

**Die Tatbestandsmerkmale des § 315a I Nr. 4 StGB
unter besonderer Berücksichtigung
der Rechtsprechung.
(abgeschlossen im Mai 1959)**

**Dissertation,
vorgelegt der Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen
Fakultät der Johannes Gutenberg - Universität in Mainz**

1961

von: Gerichtsreferendar Christoph Stollenwerk, Boppard Rh.



Digitized by the Internet Archive
in 2026

Die Tatbestandsmerkmale des § 315a I Nr.4 StGB
unter besonderer Berücksichtigung
der Rechtsprechung.

(abgeschlossen im Mai 1959)

Dissertation, vorgelegt der Rechts- und Wirtschaftswissen-
schaftlichen Fakultät der Johannes Gutenberg-Universität
in Mainz

von: Gerichtsreferendar Christoph Stollenwerk, Boppard/Rh.



1. Referent: Prof. Dr. Niese

2. Referent: Prof. Dr. Klug

Tag der mündlichen Prüfung:

29.7.1960

Datum des Diploms 27. März 1961



Meinen Eltern

<u>Inhaltsverzeichnis:</u>	Seite:
Übersicht über die benutzte Literatur	6
Verzeichnis der Abkürzungen	8
"Die Tatbestandsmerkmale des § 315a I 4 StGB unter besonderer Berücksichtigung der Rechtsprechung".	9
A. Einleitung	9
I. Zur Entstehung des § 315a StGB.	
II. Die Problematik in § 315a I 4 StGB.	10
B. Die Tatbestandsmerkmale des § 315a I 4 StGB.	11
I. Das geschützte Rechtsgut in § 315a StGB.	11
II. Die Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs.	14
III. "In grob verkehrswidriger und rücksichts- loser Weise".	17
IV. Die Nichtbeachtung der Vorfahrt.	32
1. Die Vorfahrt im allgemeinen.	32
a) der Täterkreis.	32
b) Sinn und Zweck der Vorfahrt.	32
c) Das Vorliegen von Vorfahrtfällen.	33
d) Vorfahrtbestimmungen in der StVO.	35
2. Der Umfang des Vorfahrtrechts.	45
3. Die Verletzung des Vorfahrtrechts.	47
4. Die einzelnen Vorfahrtfälle.	50
a) § 13 StVO.	50
aa) Gleichgeordnete Straßen.	51
bb) Kreuzung mit bevorrechtigter Straße.	54
cc) Die Wegegabelung.	57
dd) Die sogenannte Straßenspinne.	58
b) § 8 III 3 StVO.	59
V. Das falsche Überholen.	61
1. Der Begriff des Überholens.	61
2. Das falsche Überholen im allgemeinen.	64
3. Das falsche Überholen im besonderen.	67
a) Das Rechtsüberholen.	67
b) Das Zweitüberholen.	69
c) Der seitliche Abstand.	70
d) Die Geschwindigkeit beim Überholen.	71
e) Das Überholverbot an unübersicht- lichen Stellen.	72
f) Rücksicht auf den übrigen Straßen- verkehr.	73

VI. Das zu schnelle Fahren an unübersichtlichen Stellen, Straßenkreuzungen und -einmündungen.	74
1. Die unübersichtliche Stelle.	75
a) Die Unübersichtlichkeit durch Verkehrsteilnehmer.	77
b) Unübersichtlichkeit durch Beleuchtungsverhältnisse und Witterung.	78
c) Unübersichtlichkeit durch Straßenkreuzungen und -einmündungen.	79
2. Der Begriff der Straßenkreuzung und -einmündung.	80
3. Die zulässige Geschwindigkeit.	80
VII. Die Gemeingefahr.	87
1. Der Begriff der Gefahr.	87
2. Das Wesen der Gemeingefahr.	90
3. Die konkrete Gemeingefahr in § 315a StGB.	102
4. Die von der Gemeingefahr betroffenen Personen.	107
5. Die Gemeingefahr für bedeutende Sachwerte.	114
C. Vorsatz und Selbstgefährdung.	126
D. Das Verhältnis der Ziffer 4 zu der Ziffer 1 in § 315a I StGB.	129

Übersicht über die benutzte Literatur.

- Arndt-Guelde, Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, Düsseldorf 1953
- Binding, Die Normen und ihre Übertretung, I. Band: Normen und Strafgesetze, 3. Auflage, Leipzig 1916
- Dalcke, Strafrecht und Strafverfahren, 36. Auflage, Berlin 1955
- Dreher-Maassen, Strafgesetzbuch mit Erläuterungen und den wichtigsten Nebengesetzen, 2. Auflage, München und Berlin 1956
- Finger, Begriff der Gefahr und Gemeingefahr im Strafrecht, in Festgabe für Frank, I. Band, Tübingen 1930
- Floegel-Hartung, Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, 12. Auflage, München und Berlin 1959
- Frank, Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich, 18. Auflage, Tübingen 1918
- Gürtner, Das kommende Deutsche Strafrecht, Bes. Teil, Bericht über die Arbeit der amtlichen Strafrechtskommission, 2. Auflage, 1936, Dr. Thierack: Gemeingefährliche Handlungen
- Hälschner, Das gemeine deutsche Strafrecht, II. Band, 2. Teil, Bonn 1887
- Hermann, Zum Begriff der Gefahr, insbesondere der Gemeingefahr im deutschen Strafrecht, Dissertation, Tübingen 1939
- v. Hippel, Robert, Lehrbuch des Strafrechts, Berlin 1932
- Kitzinger, Vergleichende Darstellung des deutschen und außerdeutschen Strafrechts, Vorarbeiten zur Strafrechtsreform, Bes. Teil, Band IX, Berlin 1906
- Kohlrausch-Lange, Kommentar zum Strafgesetzbuch, 41. Auflage, Berlin 1956
- Leipziger Kommentar, 2. Band, 7. Auflage, Berlin 1951, 3. Nachtrag
- Maurach, Deutsches Strafrecht, Bes. Teil, 2. Auflage, Karlsruhe 1956
- Mezger, Kurzlehrbuch des Strafrechts, I. Allgemeiner Teil, 8. Auflage, München und Berlin 1958, II. Bes. Teil, 6. Auflage, München und Berlin 1958
- Mirička, Die Formen der Strafschuld und ihre gesetzliche Regelung, Leipzig 1903
- Müller, Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, 20. Auflage, Berlin 1957

- Niethammer, Lehrbuch des besonderen Teils des Strafrechts, Tübingen 1950
- Pfundtner-Neubert, Das neue deutsche Reichsrecht, II. Band C
- v.Rohland Die Gefahr im Strafrecht, 2. Auflage, Dorpat und Leipzig 1888
- Schönke-Schröder, Kommentar zum Strafgesetzbuch, 9. Auflage, München und Berlin 1959 und 8. Auflage, München und Berlin 1957. Bei Zitaten, die sich auf die 8. Auflage beziehen, ist dies besonders vermerkt.
- Thierack, siehe unter Gürtner
- Schwarz, Kurzkomentar zum Strafgesetzbuch, 21. Auflage, München und Berlin 1958
- Welzel, Das Deutsche Strafrecht, 6. Auflage, Berlin 1958

Verzeichnis der Abkürzungen.

BayObLG	= Bayrisches Oberstes Landesgericht
BayObLG St	= Entscheidungen des Bayrischen Obersten Landesgerichts in Strafsachen
BB	= Betriebsberater
BGBI	= Bundesgesetzblatt
BGH	= Bundesgerichtshof
BGH St	= Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Strafsachen
BGHZ	= Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen
DJ	= Deutsche Justiz
DAR	= Deutsches Autorecht
DR	= Deutsches Recht
DRW	= Deutsches Recht, verbunden mit der Juristischen Wochenschrift
DRZ	= Deutsche Richterzeitung
GA	= Goldammer's Archiv für Strafrecht und Strafprozess
JMBlnRW	= Justizministerialblatt für Nordrhein-Westfalen
HRR	= Höchst-Richterliche Rechtsprechung
JR	= Juristische Rundschau
JW	= Juristische Wochenschrift
JZ	= Juristenzeitung
KG	= Kammergericht
LG	= Landgericht
LK	= Leipziger Kommentar
LM	= Lindenmaier-Möhring, Nachschlagewerk der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs
LZ	= Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht
MDR	= Monatszeitschrift für Deutsches Recht
Nds Rpfl	= Niedersächsische Rechtspflege
NJW	= Neue Juristische Wochenschrift
OGH	= Oberster Gerichtshof für die Britische Zone
OGHZ	= Entscheidungen des Obersten Gerichtshofs für die Britische Zone in Zivilsachen
OLG	= Oberlandesgericht
R	= Rechtsprechung des Deutschen Reichsgerichts in Strafsachen
RdK	= Recht des Kraftfahrers
RG	= Reichsgericht
RG St	= Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen
RGZ	= Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
SchlHA	= Schleswig-Holsteinische Anzeigen
StGB	= Strafgesetzbuch
StVO	= Straßenverkehrsordnung
StVSichG	= Straßenverkehrssicherungsgesetz
Verk Mitt	= Verkehrsrechtliche Mitteilungen
VerkrR	= Verkehrsrechtliche Rundschau
VRS	= Verkehrsrechtssammlung
VersR	= Versicherungsrecht
ZStrW	= Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft

A. Einleitung.

=====

I. Zur Entstehung des § 315a StGB.

=====

§ 315a Abs.I, Ziffer 4 hat folgenden Wortlaut:

"Wer die Sicherheit des Straßenverkehrs dadurch beeinträchtigt, daß er in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Weise die Vorfahrt nicht beachtet, falsch überholt oder an unübersichtlichen Stellen, Straßenkreuzungen oder -einmündungen zu schnell fährt und dadurch eine Gemeingefahr (§ 315 III StGB) herbeiführt, wird mit Gefängnis bestraft."

§ 315 III StGB lautet:

"Gemeingefahr bedeutet eine Gefahr für Leib oder Leben, sei es auch nur eines einzelnen Menschen, oder für bedeutende Sachwerte, die in fremden Eigentum stehen oder deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt."

Nach § 316 II StGB ist auch die fahrlässige Begehung einer der Taten des § 315a I 4 StGB mit Gefängnis bis zu 2 Jahren oder mit Geldstrafe bedroht. Die Praxis hat gezeigt, daß die fahrlässige Straßenverkehrsgefährdung in ihrer Anzahl die Fälle der vorsätzlichen Gefährdung bei weitem übertrifft.

Die Bestimmung des § 315a StGB wurde durch das StVSichG vom 19.12.1952¹⁾ geschaffen und als Vergehenstatbestand neu in das StGB aufgenommen. Anlaß dazu war der mit dem wirtschaftlichen Aufschwung der Bundesrepublik verbundene Zuwachs an Kraftfahrzeugen. Die Bestimmungen der StVO reichten nicht mehr aus, um der beängstigenden Zunahme an Verkehrsunfällen wirksam zu begegnen. Eine schärfere Strafandrohung allein war geeignet, die Verkehrsteilnehmer in einem größeren Umfange als bisher zu einem disziplinierten Verhalten im Straßenverkehr zu zwingen. Deshalb stellte der Gesetzgeber in § 315a I Nr. 4 StGB auch die häufigsten Unfallursachen, nämlich die Nichtbeachtung der Vorfahrt, das falsche Überholen und das zu schnelle Fahren an unübersichtlichen Stellen, Straßenkreuzungen und -einmündungen, unter der Voraussetzung einer grob verkehrswidrigen und rücksichtslosen Fahrweise und der Herbeiführung einer Gemeingefahr als Vergehen unter Strafe.

1) BGBl I 832

II. Die Problematik in § 315a I 4 StGB.

Die neu geschaffene Bestimmung des § 315a I 4 StGB verursachte in ihrer praktischen Anwendung erhebliche Schwierigkeiten. Grund dafür war unter anderem die Tatsache, daß es sich bei § 315a I 4 StGB um eine Blankettbestimmung¹⁾ handelt. Die Vorschrift nimmt nur allgemein Bezug auf die StVO. So ist es der Auslegung durch die Rechtsprechung überlassen gewesen, ob unter "Vorfahrt" nur die Fälle des § 13 StVO zu verstehen sind, oder ob vielmehr auch die ähnlich gelagerten Verkehrssituationen der §§ 3a, 8 III 3, 8 VI und 48 StVO einbezogen sind. Offen blieb auch die Frage, ob unter falschem Überholen nur die Verstöße gegen § 10 StVO, d.h. wenn statt links rechts überholt wird, gemeint waren, oder ob alle Zuwiderhandlungen gegen die Sorgfaltspflicht beim Überholen gemäß § 1 StVO unter den Begriff "falsches Überholen" fallen sollten. Ähnlich verhielt es sich bei dem "zu schnellen Fahren". Es mußte geklärt werden, ob nur die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit gemeint war, oder ob die zu § 9 StVO entwickelte Rechtsprechung übernommen werden sollte.

Eine größere Schwierigkeit tauchte bei der Auslegung der Begriffe "grob verkehrswidrig" und "rücksichtslos" auf. Hier wurden die verschiedensten Ansichten entwickelt. Bis heute ist man sich trotz höchstrichterlicher Entscheidung noch nicht im klaren darüber, ob sich die beiden Begriffe überschneiden, oder ob die grobe Verkehrswidrigkeit ein Unrechts-, die Rücksichtslosigkeit ein Schuldmerkmal ist.

Den größten Fragenkomplex innerhalb des § 315a I 4 StGB bildet das Tatbestandsmerkmal der Gemeingefahr. Zwar ist dieser Begriff schon im Jahre 1935 im § 315 III StGB definiert worden. Aber durch die nur sehr wenigen Entscheidungen bezüglich der Transportgefährdung sahen sich weder die Literatur noch die Rechtsprechung dazu veranlaßt, den Begriff der Gemeingefahr einmal klar zu umreißen. So ist es bis jetzt noch umstritten, welche Personen zu den von der Gemeingefahr betroffenen Menschen zählen. Offen ist auch noch die Frage, unter welcher Voraussetzung eine Gemeingefahr für eine Einzelperson

1) Vgl. Welzel aaO, § 66 V 1a

vorliegen kann. Interessante Wege ist die Rechtsprechung in bezug auf den Begriff des bedeutenden Sachwertes gegangen. Unklar ist vor allem, von welchem Wertbetrage an von einem bedeutenden Sachwert gesprochen werden kann. Bei dem Tatbestandsmerkmal "fremd" spielte es in der Rechtsprechung eine wesentliche Rolle, ob ein gefährdeter Personenkraftwagen noch unter Eigentumsvorbehalt stand. Die Zahlung einer letzten Rate konnte entscheidend dafür sein, ob eine Bestrafung des Täters aus § 315a I 4 StGB erfolgte oder nicht. Diese unbefriedigenden Ergebnisse zwingen gerade dazu, dem Begriff des bedeutenden Sachwertes zu einer sinnvolleren Auslegung zu verhelfen.

B. Die Tatbestandsmerkmale des § 315a I 4 StGB.

I. Das geschützte Rechtsgut in § 315a StGB.

Das geschützte Rechtsgut in § 315a StGB ist die Sicherheit des Straßenverkehrs. Dies ergibt sich schon aus dem Wortlaut der Bestimmung; denn bestraft werden soll derjenige, der die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigt. Es geht dabei nicht nur um das Leben der einzelnen am Verkehrsvorgang unmittelbar beteiligten Menschen, sondern geschützt werden soll vor allem die allgemeine Sicherheit des Straßenverkehrs. Die §§ 222 ff StGB reichen nämlich aus, um Leben und Gesundheit der am Verkehrsvorgang beteiligten Personen zu schützen. Dem Gesetzgeber kam es aber darauf an, die dem Straßenverkehr an sich schon innewohnende Gefahr auf ein Mindestmaß herabzusetzen.

Geschützt werden soll nur die Sicherheit des Straßenverkehrs auf öffentlichen Wegen¹⁾. Öffentlich in diesem Sinne sind alle Wege, die dem allgemeinen Verkehr zugänglich sind. Auf eine öffentlich-rechtliche Widmung kommt es dabei nicht an. Entscheidend ist vielmehr, daß der Weg für alle Verkehrsteilnehmer benutzbar ist. Ein öffentlicher Weg ist auch dann gegeben, wenn der Weg etwa nur für eine bestimmte Verkehrsart, z.B. Autobahn oder Radweg, vorgesehen ist.

1) Vgl. a) Maurach aaO, § 57 III C 1 = S.465

b) Welzel aaO, § 66 V 1 = S.377

c) Schönke-Schröder aaO, Anm.II zu § 315a StGB = S.1128/29

d) OLG Köln, Urt.v.22.2.1952=DAR 52, 124

Daß das geschützte Rechtsgut nicht lediglich das Leben der am Verkehrsvorgang beteiligten Menschen, sondern auch die allgemeine Sicherheit des Straßenverkehrs umfaßt, ist für die Frage der Einwilligung von wesentlicher Bedeutung.

Die Rechtswidrigkeit einer mit Strafe bedrohten Handlung kann beseitigt werden, wenn der Träger des Rechtsgutes in dessen Verletzung einwilligt. Setzt jemand das Wohnhaus eines anderen mit dessen Einverständnis in Brand, so wird dadurch die Rechtswidrigkeit seines Handelns nicht beseitigt, da das geschützte Rechtsgut des § 306 StGB nicht das Eigentum des Einwilligenden, sondern das Leben anderer Menschen ist, die sich vielleicht im Hause aufhalten. § 306 StGB enthält die gesetzliche Vermutung, daß die Allgemeinheit bei der Inbrandsetzung des Hauses gefährdet wird. Träger des Rechtsgutes in § 315a StGB ist die Allgemeinheit. Sie soll vor den vom Straßenverkehr ausgehenden Gefahren geschützt werden¹⁾. Ein Einzelner kann deshalb nie in eine Gefährdung nach § 315a StGB einwilligen, auch wenn er im konkreten Fall außer dem Täter der einzige ist, der gefährdet werden kann; denn er ist nur ein Teil der Allgemeinheit und kann allenfalls für seine Person einwilligen, nicht aber zugleich für die anderen Mitglieder der Verkehrsgemeinschaft. Er ist nicht alleiniger Träger des geschützten Rechtsguts, wie es das OLG Celle²⁾ zutreffend bemerkt. Diese Tatsache wird von Hoffmann³⁾ teilweise verkannt. Er geht davon aus, daß in § 315a StGB der Einzelne mit der Allgemeinheit identifiziert werde. Deshalb umfasse seine Einwilligung auch die Einwilligung der Allgemeinheit. § 315a StGB sagt aber nicht, daß der Einzelne mit der Allgemeinheit identisch ist. Es wird dort nur festgestellt, daß schon die Gefährdung eines einzelnen Menschen eine Gefährdung der Allgemeinheit sei. Der Einzelne wird dabei aber nur als ein zu schützender Teil der Allgemeinheit angesehen und nicht als die Allgemeinheit. Es ist jedoch möglich, daß der Gefährdete unter Umständen in eine etwaige Körperverletzung einwilligt. Dadurch kann die Rechtswidrigkeit der §§ 223 ff StGB beseitigt werden, keinesfalls aber die Rechtswidrigkeit der Straßenverkehrsgefährdung. Diese, auch vom BGH⁴⁾ gezogene Folge-

1) Vgl. Floegel-Hartung aaO, Anm. 2a zu § 315a StGB = S.1416

2) Urt.v.30.3.1957=Nds RpfL 57, 136 (137)

3) NJW 54, 1676

4) Urt.v.24.6.1954=BGH St 6, 232=NJW 54, 1255=VRS 7, 117=DAR 54, 210

nung wird im Schrifttum zum Teil heftig bekämpft. So hält Welzel¹⁾ die Spaltung der Rechtswidrigkeit für ein Unding, da man den Charakter der §§ 315a, 316 StGB aufgeben, wenn man zu der Gemeingefahr auch die Gefahr für bestimmte Personen rechne. Diese Kritik wendet sich aber nicht unmittelbar gegen eine Spaltung der Rechtswidrigkeit, sondern nur gegen die Auslegung des Begriffs der Gemeingefahr. Dieses Problem wird später noch zu behandeln sein. Die Spaltung der Rechtswidrigkeit in § 315a StGB stellt auch kein Unding dar. Dann müßte man dies nämlich auch bei der Einwilligung im Falle des § 306 StGB behaupten. In diesem Falle entfällt bei einer Einwilligung des Eigentümers der Tatbestand der Sachbeschädigung, nicht aber der Tatbestand des § 306 StGB. Diese ähnliche Spaltung der Rechtswidrigkeit ist aber, soweit ersichtlich, nicht beanstandet worden. Es leuchtet daher nicht ein, warum man sich im Falle des § 315a StGB dagegen auflehnt. Hoffmann²⁾ verneint ebenfalls eine Spaltung der Rechtswidrigkeit. Er stellt fest, daß die Einwilligung die Rechtswidrigkeit der Körperverletzung beseitige. Er fährt dann wörtlich fort: "Dieser Satz wird vom BGH im Verkehrsrecht außer Kraft gesetzt." Diese Folgerung von Hoffmann ist nicht richtig. Der BGH setzt diesen Satz im Verkehrsrecht nicht außer Kraft. Er hat in seiner Entscheidung vom 24.6.1954³⁾, in der er zunächst die Einwilligung in die Körperverletzung behandelt und diese in dem konkreten Fall als nicht gegeben erachtet, erklärt, daß beim Tatbestand des § 315a StGB selbst die Einwilligung der Verletzten die Tat nach § 315a StGB nicht hätte beseitigen können. Damit hat der BGH sorgfältig unterschieden zwischen der Rechtswidrigkeit der Körperverletzung, die im Falle einer wirksamen Einwilligung auch im Rahmen des § 315a StGB entfallen könne, und der Rechtswidrigkeit der Straßenverkehrsgefährdung, die nicht durch eine Einwilligung des Verletzten beseitigt werden könne. Damit entfällt der Widerspruch, den Hoffmann in dem oben zitierten Satz bezüglich der verschiedenen Behandlung bei der Körperverletzung und bei der Straßenverkehrsgefährdung zu sehen glaubt.

1) aaO, Vorbemerkung zu § 66 = S.372

2) NJW 54, 1676

3) BGH St 6, 232 = NJW 54, 1255 = VRS 7, 117 = DAR 54, 210

Fuchs¹⁾ hält eine Einwilligung bei der Straßenverkehrsgefährdung für möglich. Er meint, da die konkreten Gefährdungsdelikte gegenüber den Verletzungsdelikten regelmäßig nur subsidiäre Bedeutung hätten, sei nicht einzusehen, wieso man zwar in eine Verletzung einwilligen könne, nicht aber in eine Gefährdung. Dieser Ansicht ist einmal entgegenzuhalten, daß § 315a StGB nicht in einem subsidiären Verhältnis zu den §§ 223 ff StGB steht. Vielmehr ist es so, daß beide Delikte zu einander in Idealkonkurrenz stehen. Zum anderen sieht Fuchs nicht, daß die beiden Rechtsgüter nicht miteinander vergleichbar sind. Die §§ 223 ff StGB schützen ^{die} körperliche Unversehrtheit der Menschen, § 315a StGB bezweckt aber den Schutz der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer.

II. Die Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs.

Hier ist die Frage zu klären, ob es sich bei den einleitenden Worten des § 315a StGB um ein Tatbestandsmerkmal handelt, oder ob die Eingangsworte nur auf den Charakter des Delikts hinweisen sollen.

Wenn ein Verstoß gegen die Ziffer 4 des § 315a StGB vorliegt und auch eine Gemeingefahr gegeben ist, so ist damit noch nicht gesagt, daß die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigt ist. Diese Feststellung mag zwar widerspruchsvoll erscheinen; sie ist es aber nicht. Wenn z.B. bei einem Autorennen auf dem Nürburgring ein Rennfahrer einen Konkurrenten in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Weise falsch überholt und in eine Zuschauerkulissee hineinfährt, dann hat sich der Rennfahrer deshalb nicht nach § 315a StGB strafbar gemacht, weil er nicht die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigt hat, obwohl es sich auch bei der Rennbahn um eine Straße im üblichen Sinn handelt. Die Sicherheit des Straßenverkehrs im Sinne der Eingangsworte des § 315a StGB kann nur beeinträchtigt werden, wenn es sich um Straßen des öffentlichen Verkehrs handelt, die jedem Verkehrsteilnehmer zugänglich sind. Die Bedeutung der Eingangsworte des § 315a StGB liegt für das angeführte Beispiel darin, zu zeigen, daß eine Strafbarkeit nach

1) DAR 56, 149 (151, 152)

dieser Vorschrift nur dann in Betracht kommt, wenn die Verkehrssicherheit auf öffentlichen Straßen beeinträchtigt wird¹⁾. Dies spricht dafür, daß die Eingangsworte des § 315a StGB als Tatbestandsmerkmal anzusehen, soweit es sich um das Merkmal "Straßenverkehr" handelt. Der Täter muß wissen oder infolge Fahrlässigkeit nicht wissen, daß es sich um eine öffentliche Straße handelt, auf der er verkehrswidrig fährt. Daß diese Tatsache problematisch sein kann, zeigt der vom OLG Karlsruhe²⁾ entschiedene Fall, in dem die Anwendbarkeit des § 315a StGB davon abhing, ob es sich bei der Lagerstraße eines umzäunten und nur durch verschließbare Tore betretbaren Lagers um eine öffentliche Straße handelte. Wenn nun der Täter nicht gewußt hat und auch nicht wissen konnte, daß es sich bei einer solchen Lagerstraße um eine öffentliche Straße handelte und deshalb annahm, er habe auf dieser Straße einmal seine Fahrkunst ausprobieren können, dann muß er wegen Tatbestandsirrtums gemäß § 59 StGB freigesprochen werden. Bezüglich des Merkmals "Straßenverkehr" ist es daher gerechtfertigt, die Eingangsworte des § 315a StGB als Tatbestandsmerkmal anzusehen. Obwohl auch das OLG Koblenz in seiner Entscheidung vom 6.12.1956³⁾ die Bedeutung der Eingangsworte des § 315a StGB unter anderem auch darin sieht, daß sie darauf hinwiesen, daß es sich um Verstöße im öffentlichen Straßenverkehr handeln müsse, erklärt es, daß die Eingangsworte des § 315a StGB kein selbständiges Tatbestandsmerkmal darstellten.

Problematisch ist aber die Bedeutung der restlichen Worte "Beeinträchtigung der Sicherheit". Hier ist zunächst davon auszugehen, daß jeder Kraftfahrer die Sicherheit des Straßenverkehrs durch seine Teilnahme am Verkehr irgendwie beeinträchtigt. Nimmt er nämlich daran teil und beachtet er noch so sehr alle Verkehrsvorschriften, dann besteht dennoch die Möglichkeit, daß er z.B. durch das unvorhersehbare Platzen eines Reifens seines Fahrzeugs die Ursache eines Unfalls bildet. Daß der Gesetzgeber mit den Eingangsworten eine solche Sicherheitsbeeinträchtigung gemeint hat, kann nicht angenommen werden.

1) Vgl.a) Booss DAR 53, 5. Booss weist hierbei auf die Beratungen zum StVSichG hin, in denen dieser Grundsatz herausgestellt worden sei.

b) OLG Koblenz, Urt.v.6.12.1956 = NJW 57, 232 = VRS 12, 275

2) Urt.v.16.2.1956 = NJW 56, 1649 = DAR 57, 20.

3) siehe Fußnote 1b

Denn diese theoretische Sicherheitsbeeinträchtigung geht von jedem Kraftfahrer aus. Eine solche Feststellung des Gesetzgebers wäre daher völlig überflüssig. Der Gesetzgeber kann deshalb nur eine darüber hinausgehende Beeinträchtigung der Sicherheit gemeint haben.

Mit Recht hat das OLG Koblenz in der oben erwähnten Entscheidung festgestellt, daß die Sicherheit des Straßenverkehrs immer dann beeinträchtigt ist, wenn im öffentlichen Straßenverkehr eine der Handlungen der Ziffern 1 - 4 erfüllt ist. Diese Feststellung ergibt sich aus dem Wort "dadurch" in den Eingangsworten des § 315a StGB. Dies zeigt, daß die Eingangsworte des § 315a StGB bezüglich der Sicherheitsbeeinträchtigung keine selbständige Bedeutung haben. Insoweit können sie also nicht als Tatbestandsmerkmal angesehen werden. Der Gesetzgeber hat also gleichsam eine gesetzliche Vermutung aufgestellt, wenn er sagt, daß durch die Erfüllung einer der Ziffern 1 - 4 die Sicherheit beeinträchtigt ist.

Die Unterscheidung innerhalb der Eingangsworte des § 315a StGB zwischen "Straßenverkehr" und "Beeinträchtigung der Sicherheit" ist in der hier dargelegten Weise, soweit ersichtlich, noch nicht gemacht worden. Jeweils ist nur in bezug auf die gesamten Eingangsworte des § 315a StGB gesagt worden, daß sie ein Tatbestandsmerkmal darstellen oder nicht. Maurach¹⁾ und Blei²⁾ vertreten die Meinung, daß die Eingangsworte zum Tatbestand gehören, der Vorsatz sich also darauf beziehen müsse. Blei wendet sich dabei gegen die oben erwähnte Entscheidung des OLG Koblenz, allerdings mit einer unzutreffenden Begründung. Er meint, die Eingangsworte des § 315a StGB seien deshalb als Tatbestandsmerkmal anzusehen, weil sonst auch die Gefährdung solcher Güter eine Straßenverkehrsgefährdung darstellen würde, die sich nicht im Straßenverkehr befänden. Diese Begründung behandelt aber die Frage, welche Personen und Sachen von der Gemeingefahr betroffen werden können. Daß sich diese nicht im Straßenverkehr zu befinden brauchen, wird bei der Behandlung der Gemeingefahr näher erläutert. Mit Folgerungen, die sich

1) aaO, § 57 III C = S.467

2) NJW 57, 620

aus der Gemeingefahr ergeben, kann aber nicht die Frage, ob die Eingangsworte des § 315a StGB ein selbständiges Tatbestandsmerkmal darstellen, beantwortet werden.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, daß von den Eingangsworten des § 315a StGB lediglich das Wort "Straßenverkehr" zum gesetzlichen Tatbestand gehört, weil es darauf hinweist, daß sich die Vorschrift nur auf den öffentlichen Straßenverkehr bezieht.

Offen geblieben ist die Frage, welche Bedeutung den Eingangsworten des § 315a StGB: "Beeinträchtigung der Sicherheit" zukommt, wenn sie nicht zum Tatbestand gehören. Zur Beantwortung dieser Frage muß auf den Tatbestand des § 315 StGB gesehen werden. Als der Gesetzgeber die Bestimmung der Straßenverkehrsgefährdung schuf, lehnte er sich in dem Aufbau des Delikts weitgehend an den Tatbestand der Transportgefährdung an. Um beide Delikte von einander abzugrenzen, wählte er bei § 315a StGB die Eingangsworte: "Wer die Sicherheit des Straßenverkehrs dadurch beeinträchtigt...". Die Transportgefährdung sollte also von der Straßenverkehrsgefährdung unterschieden werden. Insoweit sind natürlich die gesamten Eingangsworte gemeint. Diese Bedeutung der Eingangsworte wird auch vom BayObLG¹⁾, dem OLG Celle²⁾ und von Mayer³⁾ hervorgehoben. Diese Bedeutung der gesamten Eingangsworte kann aber nichts daran ändern, daß das Wort "Straßenverkehr" eine weittragendere Bedeutung hat und zum gesetzlichen Tatbestand gerechnet werden muß.

III. "Grob verkehrswidrig" und "rücksichtslos".

Die Worte der Ziffer 4 des § 315a StGB: "in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Weise" haben in ihrer praktischen Anwendung und in ihrer Abgrenzung zueinander zu erheblichen Schwierigkeiten geführt. Wenn auch der BGH durch

1) Urt.v.27.10.1953 = BayObLG St 1953, 200 = NJW 54, 42 = RdK 54, 42, Nr.33 = VRS 6, 46 = DAR 54, 20 = JZ 54, 131

2) Urt.v.7.4.1954 = VRS 6, 381 = GA 55, 27 = NdsEpfl 54, 115

3) NJW 55, 1749

seine Grundsatzentscheidung vom 25.2.1954¹⁾ wesentlich zur Klärung dieser Fragen beigetragen hat, so hat sich aber dennoch bis heute noch keine einheitliche Meinung bezüglich der Abgrenzung beider Merkmale herausgebildet. Im folgenden soll nun versucht werden, durch eine klare Auslegung beider Begriffe ihr Verhältnis zueinander zu bestimmen.

Um die Bedeutung der Begriffe "grob verkehrswidrig" und "rücksichtslos" im Tatbestand des § 315a StGB zu unterstreichen, sei zunächst festgestellt, daß es sich bei den Merkmalen nicht um bloße Strafbestimmungsgründe, sondern um echte Tatbestandsmerkmale handelt; § 315a I 4 StGB stellt einen qualifizierten Sondertatbestand dar²⁾. Das läßt sich schon aus der Konstruktion der Bestimmung ersehen. Dem Gesetzgeber ging es darum, die schwerwiegenden Verstöße gegen die StVO unter die erhöhte Strafe zu stellen. Er wollte dabei genau festlegen, welche Zuwiderhandlungen darunter fallen sollten. Hätte er nur einen Strafbestimmungsgrund ähnlich wie bei den §§ 263 IV, 266 II ("in besonders schweren Fällen") schaffen wollen, dann wäre die Ziffer 4 überflüssig; man hätte dann an den entsprechenden Stellen der StVO einen solchen Strafbestimmungsgrund einfügen können.

Als grob verkehrswidrig sind diejenigen Verkehrsverstöße anzusehen, die schwere Zuwiderhandlungen gegen die StVO enthalten. Sie müssen sich durch ihre Schwere von den üblichen Verstößen gegen die StVO deutlich abheben. Das Merkmal "grob verkehrswidrig" beurteilt die objektive Fahrweise. Im Einzelfall ist es Tatfrage, ob der betreffende Verkehrsverstoß als grob anzusehen ist. Dennoch hat die Rechtsprechung bestimmte Anhaltspunkte gegeben, die für einen groben Verkehrsverstoß sprechen können. So spielt es bei der Frage einer grob verkehrswidrigen Vorfahrtsverletzung eine wesentliche Rolle, ob die Vorfahrtsregelung klar und eindeutig

1) BGH St 5, 392 = JR 54, 308 = JZ 54, 451 = NJW 54, 729 = MDR 54, 438 = DAR 54, 166 = VRS 6, 373

2) Vgl. a) Fußnote 1

b) KG, Urt.v.24.2.1955 = VRS 8, 462 (464)

c) OLG Köln, Urt.v.23.3.1954 = NJW 54, 732 = VRS 6, 376 = DAR 54, 301 -nur Leitsatz-

d) Floegel-Hartung aaO, Anm.6a, aa zu § 315a StGB = S.1437

e) Guelde = RdK 54, 165

getroffen war¹⁾, ob sie beispielsweise durch Vorfahrtsschilder gekennzeichnet war²⁾. Bei dem falschen Überholen werden der Umfang des Gegenverkehrs, die Breite der Straße und die allgemeine Dichte des Verkehrs überhaupt zu berücksichtigen sein. Für das zu schnelle Fahren an unübersichtlichen Stellen, Straßenkreuzungen und -einmündungen wird es wesentlich auf die gefahrene Geschwindigkeit³⁾, auf die Beschaffenheit der Straße und auf die Witterung ankommen. Das Ausmaß der Gefährdung kann dagegen nicht als Anzeichen für eine grobe Verkehrswidrigkeit gewertet werden, wie Guelde mit Recht hervorhebt⁴⁾, da dafür ja gerade das Erfordernis der Gemeingefahr besteht.

Das Merkmal der groben Verkehrswidrigkeit ist ausschließlich ein Merkmal gesteigerter Rechtswidrigkeit und nicht ein Merkmal der Schuld. Diese Auffassung darf als die in Literatur und Rechtsprechung herrschende Meinung angesehen werden⁵⁾. Die Gegenauffassung⁶⁾ zählt dagegen auch das Merkmal der groben Verkehrswidrigkeit zur Schuld. Diese Auffassung kann nicht richtig sein. Man darf z.B. das zu schnelle Fahren einem Verkehrsteilnehmer nicht zum Vorwurf machen, wenn man nicht weiß, warum er es getan hat. Der Schuldvorwurf bezieht sich immer

1) Vgl. BGH, Urt.v.15.7.1954 = VRS 7, 357 = DAR 54, 282

2) Vgl. a) OLG Hamm, Urt.v.3.12.1953 = VRS 6,152 = DAR 54,71

b) BGH, Urt.v.25.2.1954 = BGH St 5,392 = NJW 54,729 =
JR 54,308 = JZ 54,451 = MDR 54,438 = DAR
54,166 = VRS 6,373

c) Arndt-Guelde aaO, S.124

3) Vgl. KG, Urt.v.24.2.1955 = VRS 8, 462 (464)

4) RdK 54, 165

5) Vgl. a) Maurach aaO, § 57 III C 2 d = S.466

b) Welzel aaO, § 66 V 1 a = S.378

c) Dalcke aaO, Anm.11 zu § 315a StGB

d) Dreher-Maassen aaO, Anm.3 d zu § 315a StGB

e) Kohlrausch-Lange aaO, Anm.II 4 zu § 315a StGB = S.588

f) Schöнке-Schröder aaO, Anm.II 4 d zu § 315a StGB =
S.1132

g) Maassen = NJW 53, 201

h) BGH, Urt.v.25.2.1954 = BGH St 5, 392 = NJW 54, 729 =
JR 54,308 = JZ 54,451 = MDR 54,438 = DAR 54,166 =
VRS 6,373

6) Vgl. a) Guelde = RdK 54,165

b) Floegel-Hartung aaO, Anm.6a, aa zu § 315a StGB =
S.1437

c) OLG Köln, Urt.v.23.3.1954 = NJW 54,732 = VRS 6,376 =
DAR 54,301 -nur Leitsatz-

d) KG, Urt.v.24.2.1955 = VRS 8,462

auf das Verhältnis des Täters zur Tat. Das KG¹⁾ meint, daß ein grob verkehrswidriges Verhalten auch ein grobes Verschulden bedeuten müsse, da in "in grob verkehrswidriger Weise" das Maß des Verschuldens zur Begründung des Tatbestandsmerkmals verwertet worden sei. Dem kann schon deshalb nicht zugestimmt werden, weil bei dieser Auslegung das Tatbestandsmerkmal "in rücksichtsloser Weise" zur Bedeutungslosigkeit herabsinkt. Dieses Merkmal wäre nämlich dann überflüssig, weil der zusätzliche Schuldvorwurf schon "in grob verkehrswidriger Weise" enthalten wäre.

Im Widerspruch hierzu stehen die Urteile des OLG Schleswig vom 2.12.1953²⁾ und 10.11.1954³⁾. In Leitsatz 4 der ersten Entscheidung heißt es, daß "grob verkehrswidrig" eine Fahrweise sei, die -objektiv- einen groben Verstoß gegen einschlägige Verkehrsregeln darstelle. Auf Seite 259 wird dann aber ausgeführt, grob verkehrswidrig sei eine Fahrweise dann, wenn ein Verkehrsteilnehmer in grober Weise, insbesondere seines eigenen besseren Fortkommens wegen, die Verkehrsvorschriften nicht beachte und dadurch andere Verkehrsteilnehmer in erheblichem Maße gefährde. Diese Feststellungen werden auch in der zweiten Entscheidung getroffen. In dem ersten Urteil heißt es dann weiter, daß "grob verkehrswidrig" in erster Linie einen groben Verstoß gegen die einschlägigen Verkehrsregeln voraussetze.

Zu diesen Entscheidungen ist zunächst zu bemerken, daß das erhebliche Maß der Gefährdung die grobe Verkehrswidrigkeit nicht begründen kann, wie bereits oben dargelegt wurde. Wenn dann das eigene bessere Fortkommen als Anzeichen für eine grobe Verkehrswidrigkeit betrachtet wird, dann erhält der Begriff der groben Verkehrswidrigkeit dadurch einen subjektiven Einschlag. Aus der Fahrweise allein kann aber nicht festgestellt werden, ob der Täter wegen seines eigenen besseren Fortkommens "grob verkehrswidrig" gefahren ist; das kann allenfalls vermutet werden. Der Rechtsprechung ist auch mit einer Feststellung, daß es sich in erster Linie um einen groben Verstoß gegen die StVO handeln müsse, nicht gedient. Wenn ein

1) Vgl. KG, Urt.v.24.2.1955 = VRS 8,462

2) SchlHA 54, 257

3) VRS 8,216

Tatbestandsmerkmal nach objektiven Umständen zu beurteilen ist, dann kann man nicht nebenbei auch noch subjektive Merkmale berücksichtigen.

Auch vom Wortlaut des Tatbestandsmerkmals "grob verkehrswidrig" her ist zu sagen, daß es nichts anderes ausdrückt, als daß es sich um eine grobe Zuwiderhandlung gegen die Ordnung im Straßenverkehr handeln muß. Um darzulegen, daß es dem Gesetzgeber lediglich auf objektiv schwere Verstöße gegen die StVO ankam, konnte er wohl kaum eine klarere Ausdrucksweise finden als "in grob verkehrswidriger Weise".

Bei dem Tatbestandsmerkmal "in rücksichtsloser Weise" geht der Streit in Literatur und Rechtsprechung darum, ob der Begriff nur subjektive oder auch objektive Merkmale enthält.

Zunächst ist davon auszugehen, daß das StGB ähnliche Ausdrücke an verschiedenen Stellen gebraucht, ebenso die StVO. So verlangen die §§ 170 c und d StGB, daß der Täter "gewissenlos" beziehungsweise "in gewissenloser Weise" gehandelt hat. Bei diesen Tatbeständen hängt die Strafbarkeit von einem schwerem Schuldgrad ab¹⁾; die besondere Verantwortungslosigkeit soll hier bestraft werden. Welzel²⁾ setzt diese Merkmale der Rücksichtslosigkeit in Ziffer 4 des § 315a StGB gleich. In § 315a StGB kam es dem Gesetzgeber bei der Ziffer 4 darauf an, wie die amtliche Begründung³⁾ zeigt, der Verantwortungslosigkeit der Verkehrsteilnehmer Einhalt zu gebieten. Ob allerdings "in rücksichtsloser Weise" diesen schwereren Schuldvorwurf meint, oder ob darin nur ein zusätzliches Gesinnungsmerkmal zu sehen ist, kann erst gesagt werden, wenn das Wesen der Rücksichtslosigkeit erläutert ist.

Wie schon erwähnt, ist auch der StVO der Begriff der Rücksichtslosigkeit nicht fremd. § 1 StVO ist eine Bestimmung, die diesen Begriff verwendet, wenn auch das Wort "Rücksicht" nicht im Gesetzeswortlaut auftaucht. In § 1 StVO wird aber der Verkehrsteilnehmer aufgefordert, Rücksicht auf die übrigen Verkehrsteilnehmer zu nehmen. In § 12 I 2 StVO ist die Rede von eigenem rücksichtslosen Fahren. Gerade diese

1) Vgl. Welzel aaO, § 22 C = S.162

2) siehe Anm. 1

3) Vgl. Arndt-Guelde aaO, S.111 ff.

Vorschrift weist eine gewisse Ähnlichkeit mit § 315a I 4 StGB auf. § 27 III StVO legt den Radfahrern die Verpflichtung auf, besondere Rücksicht auf den übrigen Verkehr zu nehmen. In ähnlicher Weise ist auch in § 33 I 1 StVO die Rede von der Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer. Es liegt also die Annahme nahe, daß das Tatbestandsmerkmal des § 315a I 4 StGB "in rücksichtsloser Weise" in bewußter Anlehnung an diese Begriffe geschaffen wurde.

Bei der Begriffsbestimmung der Rücksichtslosigkeit ist von dem Wort selbst auszugehen. Bestraft werden soll derjenige, der "in rücksichtsloser Weise" die Vorfahrt nicht beachtet usw. Die Wortfassung dieser Bestimmung scheint zunächst dafür zu sprechen, daß dieses Tatbestandsmerkmal objektiv aufzufassen ist. Denn es soll sich um eine rücksichtslose Fahrweise handeln. Dem steht jedoch entgegen, daß schon das Tatbestandsmerkmal "in grob verkehrswidriger Weise" Auskunft über die Fahrweise geben soll. Dieses Problem läßt sich daher nur an Hand einer genauen Begriffsbestimmung der Rücksichtslosigkeit lösen.

Rücksichtslos heißt: ohne Rücksicht. Es muß also auf irgendetwas nicht Rücksicht genommen werden. Erforderlich ist eine Beziehung dessen, von dem die Rücksicht geübt werden soll, zu einer Person oder zu einem Gegenstand, auf den Rücksicht genommen werden soll. Rücksicht bedeutet: Zurück-Sehen. Der Rücksichtnehmende muß also etwas sehen, auf das er Rücksicht nehmen kann. Daß es sich dabei um eine Person handeln muß, kann dem Wort nicht entnommen werden. Denkbar ist auch eine Rücksichtnahme auf eine Sache oder eine Lage. Man kann z.B. Rücksicht nehmen auf ein Tier, eine Pflanze oder auf die Notlage eines Menschen. Voraussetzung ist dabei aber immer, daß der Rücksichtnehmende das kennt, worauf er Rücksicht nehmen soll. Denn man kann nicht auf etwas zurücksehen, was man noch nicht gesehen hat. So kann man z.B. bei der Verteilung von Geld an verschiedene Personen nicht auf die besondere Armut eines der Beteiligten Rücksicht nehmen, wenn man von der Armut dieses Menschen nichts weiß. Wenn man also rücksichtsvoll handeln will, so ist dafür eine bestimmte innere Einstellung des Handelnden erforderlich. Rücksichtslos handelt

demnach derjenige, der die Umstände, auf die er Rücksicht zu nehmen hat, zwar kennt, sein Handeln aber nicht darauf einstellt. Der gleichen Auffassung ist wohl auch Martin¹⁾, wenn er verlangt, daß der Täter seine Pflicht kennen muß, um rücksichtslos handeln zu können. Auf die Verhältnisse des Straßenverkehrs übertragen bedeutet rücksichtslos, nicht den Willen zu haben, sich um die Belange der übrigen Verkehrsteilnehmer zu kümmern. Bei dem Tatbestandsmerkmal "in rücksichtsloser Weise" muß demnach die innere Einstellung des Verkehrsteilnehmers zum übrigen Straßenverkehr gewürdigt werden.

Begrifflich ist ein rücksichtsloses Fahren nicht denkbar, wenn sich der Täter allein auf der Straße befindet. Denn dann kann er auf den Straßenverkehr keine Rücksicht nehmen, weil keiner vorhanden ist. Ob das auch für den Fall gilt, daß der Täter keinen sieht, ist damit noch nicht gesagt. Führt z.B. ein Kraftfahrer mit seinem Wagen mitten auf der Straße und betrachtet dabei nicht die Fahrbahn, sondern lediglich die Vorgärten auf der rechten Straßenseite und bemerkt dadurch einen entgegenkommenden Lastzug nicht, so daß dieser zu einem Ausweichen gezwungen ist, dann würde auch schon der Laie sagen, daß der Täter rücksichtslos gefahren ist. Der Fahrer muß damit rechnen, daß sich auch andere Verkehrsteilnehmer auf der Straße befinden. Er handelt deshalb rücksichtslos, weil ihm der übrige Verkehr nicht der Beachtung wert war. Will ein Kraftfahrer aber z.B. nach links in eine Straße einbiegen und hält zu diesem Zwecke kurz vor dem Einbiegen an, um nach anderen Verkehrsteilnehmern, die er etwa gefährden könnte, Ausschau zu halten, dann kann man ihm nicht den Vorwurf rücksichtslosen Fahrens machen, wenn er trotzdem, z.B. infolge des "toten Winkels", einen nachfolgenden Verkehrsteilnehmer nicht bemerkt hat. Denn in diesem Fall hat er seine Fahrweise den anderen Verkehrsteilnehmern anpassen wollen; und darauf kommt es bei der Rücksichtslosigkeit an. Auch im folgenden Fall, der vom BayObLG²⁾ entschieden wurde, liegt keine

1) DAR 53, 73 (78)

2) Urt.v.10.11.1954 = DAR 55, 44

Rücksichtslosigkeit vor: Ein Kraftfahrer, der an einer Kreuzung wartepflichtig ist, übersieht einen von links kommenden Vorfahrtberechtigten, weil er seine Aufmerksamkeit auf die schwieriger einzusehende rechte Seite der Einmündung konzentriert. Der Fahrer hat auch hier seine Fahrweise auf den übrigen Straßenverkehr einstellen wollen. Deshalb kann man ihn nicht als einen Verkehrsteilnehmer bezeichnen, der ohne Rücksicht auf den übrigen Straßenverkehr fährt.

Der Grundsatz, daß ein Verkennen der Verkehrslage nicht den Vorwurf rücksichtslosen Fahrens begründet, ist von der Rechtsprechung wiederholt anerkannt worden¹⁾. Ein solches Verkennen der Verkehrslage ist besonders dann leicht möglich, wenn man infolge des "toten Winkels" niemanden sieht, so wie das schon oben dargelegt wurde.

Das Tatbestandsmerkmal "in rücksichtsloser Weise" kann nur dann bejaht werden, wenn festgestellt werden kann, warum der Täter in dem betreffenden Fall grob verkehrswidrig gefahren ist. Nur dadurch läßt sich seine innere Einstellung zur Gemeinschaft der Straßenverkehrsteilnehmer beurteilen. Dies mag durch folgendes Beispiel verdeutlicht werden: Ein Arzt wird zu einem "Bluter" gerufen, der in Lebensgefahr schwebt. Der Arzt fährt deshalb mit seinem Wagen durch die sehr unübersichtlichen Straßen der Stadt mit einer wesentlich höheren als zulässigen Geschwindigkeit. Er kommt ins Schleudern und verursacht den Tod eines Verkehrsteilnehmers. Unterstellt man die Voraussetzungen für eine Strafbarkeit nach § 222 StGB, so kann aber eine Verurteilung nach § 315a StGB nicht erfolgen, weil der Arzt nicht rücksichtslos gefahren ist. Zwar ist er grob verkehrswidrig gefahren und hat auch - objektiv - keine Rücksicht auf die übrigen Verkehrsteilnehmer genommen. Aber er ist nur deshalb so schnell gefahren, weil er das Leben eines anderen Menschen retten wollte. Man kann nun einwenden, der Arzt hätte das Leben der Verkehrsteilnehmer in

1) Vgl. a) OLG Köln, Urt.v.23.3.1954 = NJW 54,732 = VRS 6,376 = DAR 54,301 -nur Leitsatz-
b) OLG Hamm, Urt.v.21.7.1955 = DAR 55,307
c) BGH, Urt.v.9.5.1957 = VRS 13,28

gleicher Weise für schutzwürdig halten müssen. Entscheidend ist aber für § 315a I 4 StGB, daß er nicht deshalb so schnell gefahren ist, weil ihm der übrige Straßenverkehr nicht der Beachtung wert war. Dieses Beispiel zeigt, daß auch die Motive des grob verkehrswidrig fahrenden Täters nicht außer Betracht bleiben dürfen. Sicherlich können nicht alle Entschuldigungen den Vorwurf einer rücksichtslosen Fahrweise entkräften. Insbesondere kann das Vorbringen des Täters, er habe es eilig gehabt, schon deshalb nicht anerkannt werden, weil dieses Argument wohl jeder für sich in Anspruch nehmen könnte. Eigensüchtige Motive können den Täter nicht entlasten. Der Auffassung von Schönke-Schröder¹⁾, daß die Rücksichtslosigkeit entfallen könne, wenn der Täter so schnell gefahren sei, um einen Gerichtstermin nicht zu versäumen, kann nicht zugestimmt werden. Die Absicht, sich nicht zu verspäten, ist nicht so wichtig - auch dann nicht, wenn es sich um einen Gerichtstermin handelt -, daß man deshalb die Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer als zweit- oder auch nur als gleichrangig ansehen könnte. Hier liegt ein egoistisches Motiv vor, das den Vorwurf der Rücksichtslosigkeit nicht beseitigt.

Der BGH hat in einer Grundsatzentscheidung vom 25.2.1954²⁾ den Begriff "in rücksichtsloser Weise" so ausgelegt, daß einmal derjenige rücksichtslos fahre, der sich aus eigensüchtigen Gründen über seine Pflichten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern hinwegsetze, zum anderen auch derjenige, der aus Gleichgültigkeit von vornherein ein Bedenken gegen sein Verhalten nicht aufkommen lasse. Mit Anführung der Gleichgültigkeit als ein Fall der Rücksichtslosigkeit hat der BGH das Tatbestandsmerkmal "in rücksichtsloser Weise" weit ausgelegt. Während die Eigensucht die ausgesprochen brutalen Verstöße umfaßt, schließt die Gleichgültigkeit auch die Fälle ein, in denen sich der Täter nicht um den übrigen Verkehr kümmert, ohne daß er dabei seine eigenen Belange in den Vordergrund stellt. Der BGH hat diese Auslegung mit Recht vorgenommen.

1) aaO, Anm.II 4 d zu § 315a StGB = S.1132

2) BGH St 5,392 = NJW 54,729 = JR 54,308 = JZ 54,451 = MDR 54,438 = DAR 54,166 = VRS 6,373

Wenn nämlich das oberste Gebot des Straßenverkehrs gemäß § 1 StVO die Rücksichtnahme auf die anderen Verkehrsteilnehmer verlangt, dann handelt jeder rücksichtslos, der diese Pflicht nicht positiv erfüllt. Ob er dies nur um seines schnelleren Vorwärtstkommens wegen unterläßt oder aus Gleichgültigkeit nicht tut, kann für den Vorwurf der Rücksichtslosigkeit nicht entscheidend sein. Floegel-Hartung¹⁾ und das OLG Schleswig²⁾ glauben, daß Gleichgültigkeit das Tatbestandsmerkmal "in rücksichtsloser Weise" nur erfülle, wenn sie auf Eigensucht beruhe. Ebenso verlangt Müller³⁾ für das Tatbestandsmerkmal "in rücksichtsloser Weise" eine egoistische Gesinnung. Dieser Ansicht kann nicht beigetreten werden, da sie auf einer Verkennung der Begriffe "Gleichgültigkeit" und "Eigensucht" beruht. Im Fall der Gleichgültigkeit erachte ich meine Interessen und die der anderen als gleichwertig. Eigensucht liegt aber erst dann vor, wenn ich meine Belange denen anderer vorziehe. Der Fall der "auf Eigensucht beruhenden Gleichgültigkeit" ist daher kein Fall der Gleichgültigkeit, sondern ein Fall der Eigensucht. Auch Maassen⁴⁾ kann nicht zugestimmt werden, wenn er sagt, daß bei dem Tatbestandsmerkmal "in rücksichtsloser Weise" die Verantwortungslosigkeit des Täters egoistischer Gesinnung entspringen müsse. Das OLG Hamm⁵⁾ glaubt sich von der Auffassung Maassens zu distanzieren, weil er ein Handeln "aus egoistischer gemeinschaftswidriger Gesinnung" verlange. In Wirklichkeit steht das OLG Hamm aber auf dem gleichen Standpunkt wie Maassen, da es erklärt: "Rücksichtslos fährt nur derjenige, der sich im Interesse des eigenen schnellen Vorwärtstkommens gegen den guten Geist der Verkehrsgemeinschaft versündigt". Denn diese Feststellungen bedeuten nichts anderes als ein Handeln aus "gemeinschaftswidriger egoistischer Gesinnung".

1) aaO, Anm. 6a,aa zu § 315a StGB = S.1438

2) Urt.v.20.4.1955 = SchlHA 55,338

3) aaO, S.472

4) NJW 53,201 (202)

5) Urt.v.3.12.1953 = VRS 6,152 = DAR 54,71

Die hier vertretene Auslegung des Tatbestandsmerkmals "in rücksichtsloser Weise" ergibt zugleich, daß der Begriff vom Vorsatz unabhängig ist¹⁾. Rücksichtslosigkeit kann bei Vorsatz und Fahrlässigkeit gegeben sein. Bei der letzteren kommt sie in Form der Gleichgültigkeit in Betracht. Dies hat der BGH in der schon erwähnten Grundsatzentscheidung vom 25.2.1954²⁾ ausführlich dargelegt. Während Lackner³⁾, Booss⁴⁾, Müller⁵⁾ sowie die OLGe Braunschweig⁶⁾ und Schleswig⁷⁾ den Standpunkt vertreten, daß Rücksichtslosigkeit den Begriff der Fahrlässigkeit ausschließe, meint Hartung⁸⁾, daß Rücksichtslosigkeit auch noch bei bewußt fahrlässigem Verhalten denkbar sei; Rücksichtslosigkeit könne aber nicht in Fällen der Gleichgültigkeit vorliegen. Den Vertretern dieser Ansicht geht es offensichtlich darum, das Tatbestandsmerkmal "in rücksichtsloser Weise" weniger als ein zusätzliches, sondern vielmehr als ein gesteigertes Schuldmerkmal anzusehen. "In rücksichtsloser Weise" ist allerdings ein gesteigertes Schulmerkmal. Das läßt sich daraus erkennen, daß man die in § 315a I Nr. 4 StGB genannten Übertretungen gegen die StVO nur dann als Vergehen ansehen will, wenn sie - von der Gemeingefahr abgesehen - besonders schwere Verstöße bedeuten ("grob verkehrswidrig") und wenn sie eine erhöhte Vorwerfbarkeit verdienen⁹⁾. In diesem Sinne sprechen auch Welzel¹⁰⁾ von "erhöhter Grad der Vorwerfbarkeit", Guelde¹¹⁾ von "besonders verwerflich" und das KG¹²⁾ von "grobes

1) Vgl. Welzel aaO, § 66 V 1 e

2) BGH St 5,392 = NJW 54,729 = JR 54,308 = MDR 54,438 = JZ 54,451 = DAR 54,166 = VRS 6,373

3) MDR 53,73 (75)

4) Das Deutsche Bundesrecht VI C 11, S.8

5) aaO, S.474

6) Urt.v.9.1.1954 = NJW 54,486

7) Urt.v.10.11.1954 = VRS 8,216 (219)

8) a) JR 54,310 unter 3. (Anm.zur Grundsatzentscheidung des BGH vom 25.2.1954)

b) DAR 53,141

9) Vgl. Kohlrausch-Lange aaO, Anm.II 4 zu § 315a StGB = S.588

10) aaO, § 66 V 1 d = S.378

11) RdK 54,165

12) Urt.v.24.2.1955 = VRS 8,462 (464)

Verschulden". Wenn man aber "in rücksichtsloser Weise" als gesteigertes Schuldmerkmal ansieht, so steht dem nicht entgegen, daß "in rücksichtsloser Weise" auch bei Fahrlässigkeit vorliegen kann. Denn es wurde bereits ausgeführt, daß Rücksichtslosigkeit auch gegeben ist, wenn man nur unbewußt aus Gleichgültigkeit - also nicht nur bei Vorsatz und bewußter Fahrlässigkeit - den Belangen anderer Verkehrsteilnehmer keine Beachtung schenkt. Auch schon dieses unbewußte Verhalten ist rücksichtslos, also besonders vorwerfbar, weil es das ausdrückliche Gebot der Rücksichtnahme nach § 1 StVO mißachtet.

Aus den bisherigen Erörterungen dürfte sich bereits ergeben, daß die Begriffe "grob verkehrswidrig" und "rücksichtslos" zwei völlig verschiedene Tatbestandsmerkmale darstellen, die sich nicht überschneiden. Dennoch soll im folgenden noch einmal näher auf die Frage, ob sich die beiden Begriffe berühren, eingegangen werden.

Die wohl überwiegende Meinung¹⁾ nimmt an, daß sich die Merkmale "grob verkehrswidrig" und "rücksichtslos" überschneiden. Zur Untersuchung, ob das Tatbestandsmerkmal "in grob verkehrswidriger Weise" gegeben sein kann, ohne daß eine Rücksichtslosigkeit vorliegt und ob umgekehrt das Tatbestandsmerkmal "in rücksichtsloser Weise" vorliegen kann, ohne daß eine grobe Verkehrswidrigkeit gegeben ist, sollen einige Beispiele dienen. Fall 1: Ein Autofahrer will nach links in eine Straße einbiegen. Er hat sich zuvor nach rückwärtigem Verkehr umgesehen, aber infolge des "toten Winkels" einen im Überholen begriffenen Wagen nicht bemerkt. Dadurch kommt es zu einem Zusammenstoß. Hier liegt eine grobe Verkehrswidrigkeit vor. Der Vorwurf rücksichtsloser Fahrweise ist jedoch nicht gegeben. Fall 2: Das weiter oben angeführte Beispiel des Arztes, der einen im Sterben liegenden Patienten zu Hilfe kommen will. Auch hier ist bei der überhöhten Geschwindigkeit in den unübersichtlichen

-
- 1) Vgl. a) Kohlrausch-Lange aaO, Anm.II 4 zu § 315a StGB = S.587
b) Floegel-Hartung aaO, Anm.6a, aa zu § 315a StGB = S.1437
c) Müller aaO, S.472
d) RdK 54,165 (Guelde)
e) OLG Hamm, Urt.v.3.12.1953 = VRS 6,152 = DAR 54,71
f) OLG Köln, Urt.v.23.3.1954 = NJW 54,732 = VRS 6,376 = DAR 54,301 -nur Leitsatz-
g) OLG Schleswig, Urt.v.20.4.1955 = SchlHA 55,338

Straßen eine grobe Verkehrswidrigkeit gegeben, ohne daß eine Rücksichtslosigkeit vorliegt. Eine grobe Verkehrswidrigkeit ist also denkbar, ohne daß eine Rücksichtslosigkeit vorzuliegen braucht. Auch die Praxis hat solche Fälle aufzuweisen¹⁾. Dagegen bereitet es Schwierigkeiten, Beispiele für den umgekehrten Fall zu bringen. Aber auch dieser Fall ist denkbar. Fall 3: Ein Autofahrer fährt bewußt durch die auf einer Straße vorhandenen Pfützen, um die Fußgänger zu bespritzen. Fall 4: Ein Kraftfahrer fährt auf einer Straße, die wegen ihrer geringen Breite kein Überholen zuläßt, bewußt so langsam, um einer hinter ihm kommenden Fahrzeugkolonne ein schnelles Vorwärtkommen zu versagen. Fall 5: Ein Lastzugfahrer fährt so nahe an der Bordsteinkante des Bürgersteigs vorbei, daß in den auf dem engen Bürgersteig gehenden Fußgängern ein Gefühl der Unsicherheit wach wird. In den drei letzten, zweifellos "gesuchten" Fällen liegt eine rücksichtslose Fahrweise des Täters vor, ohne daß aber von einer grob verkehrswidrigen Fahrweise gesprochen werden kann. Im Rahmen der Ziffer 4 des § 315a StGB ist auch noch folgender Fall denkbar, in dem zwar eine grobe Verkehrswidrigkeit nicht gegeben ist, aber eine rücksichtslose Fahrweise vorliegt: Ein Kraftfahrer ärgert einen anderen dadurch, daß er ständig versucht ihn zu überholen. Er fährt dabei jedes Mal bis auf gleiche Höhe des Vorderwagens, und zwar in einem ganz knappen seitlichen Abstand, ohne sich aber vor den Eingeholten zu setzen. Dann setzt er sich mit seinem Wagen wieder hinter den Eingeholten und beginnt das Manöver von neuem.

Auf Grund der angeführten Beispiele für beide Fallgruppen wird klar, daß sich die Tatbestandsmerkmale "in grob verkehrswidriger Weise" und "in rücksichtsloser Weise" nicht überschneiden.

Die Begründung dieser Tatbestandsmerkmale bereitet in der Praxis oft Schwierigkeiten. Die Gründe, die für "in grob

1) Vgl. OLG Karlsruhe, Urt.v.6.12.1956 = NJW 57,1567: falsches Überholen ohne Rücksichtslosigkeit

verkehrswidriger Weise" angeführt werden, werden auch manchmal herangezogen, um die Rücksichtslosigkeit darzulegen. Darin dürfte auch die Ursache zu suchen sein, daß sich die Meinung bildete, daß Tatbestandsmerkmal "in rücksichtsloser Weise" enthalte auch objektive Momente. Es geht nicht an, für beide Tatbestandsmerkmale die gleichen Tatumstände als Begründung anzuführen. Das geschieht aber, wenn man sagt, auch das Tatbestandsmerkmal "in rücksichtsloser Weise" enthalte objektive Momente. Ähnlich darf man ja auch beim Einbruchsdiebstahl die Tatsache des Einbruchs nicht als strafschärfend berücksichtigen, da dieser Umstand ja gerade den einfachen Diebstahl zum schweren macht.

Wenn man auch in den meisten Fällen eines grob verkehrswidrigen Verstosses gegen die Ziffer 4 des § 315a StGB das Tatbestandsmerkmal "in rücksichtsloser Weise" wird bejahen können, so kann man aber dennoch niemals behaupten, der Täter sei rücksichtslos gefahren, wenn man die Motive seines Verhaltens nicht kennt. Sind keine Gründe ersichtlich, warum der Angeklagte grob verkehrswidrig gefahren ist, dann darf das Gericht annehmen, daß der Täter in dem betreffenden Augenblick dem Verkehr keine Beachtung geschenkt hat, also rücksichtslos gefahren ist. Bedeutsam ist in diesem Zusammenhang das Urteil des BGH vom 1.7.1954¹⁾. In Leitsatz 1 der Entscheidung heißt es: "Wer in geradezu unverständlicher Nachlässigkeit drei auf die bevorstehende Kreuzung und auf die Wartepflicht hinweisende, in erheblichen Abständen angebrachte Schilder nicht beachtet, verletzt in rücksichtsloser Weise die Vorfahrt." Das Wort "unverständlich" drückt aus, daß der Täter keine Gründe hat angeben können, die sein Versagen erklären lassen. Mit dieser Entscheidung hat der BGH - bewußt oder unbewußt - die Frage aufgeworfen, ob nicht der grob verkehrswidrige Verstoß die Rücksichtslosigkeit indiziere und diese daher nur dann entfalle, wenn der Täter Gründe darlegt, die sein Verhalten als nicht rücksichtslos erscheinen lassen. Der Gedanke, daß die grobe Verkehrswidrigkeit die Rücksichtslosigkeit

1) VRS 7, 98 = DAR 54,207 -nur Leitsatz-

keit indiziere, ist schon von Lehmann¹⁾ erwähnt worden. Er nimmt allerdings nicht weiter Stellung dazu. Eine Indizierung der Rücksichtslosigkeit durch den grob verkehrswidrigen Verstoß würde zwar für die Praxis einen Vorteil bieten, da die Gerichte dann die Rücksichtslosigkeit nicht mehr positiv festzustellen brauchten. Man könnte den Gedanken auch nicht mit dem Argument ablehnen, daß sich von der Handlung eines Täters kein Schluß auf dessen innere Einstellung ziehen lasse. Das ist denkgesetzlich durchaus möglich. Trotzdem bestehen aber Bedenken, die Rücksichtslosigkeit als durch den groben Verkehrsverstoß indiziert anzusehen. Man würde damit nämlich ein nicht berechtigtes Vorurteil gegen die betreffenden Verkehrsteilnehmer aussprechen. Wenn man einem Täter eine verkehrswidrige Gesinnung vorwirft, dann muß man sie ihm auch nachweisen. Die Beweislast würde aber praktisch auf den Täter abgewälzt, wenn er die Gründe darlegen muß, warum sein Verhalten nicht rücksichtslos ist. Das Gericht wird deshalb in keinem Fall davon entbunden, genau darzulegen, warum der Täter in rücksichtsloser Weise gefahren ist. Diese Prüfung hat der BGH in der oben erwähnten Entscheidung auch vorgenommen. Das Wort "unverständlich" zeigt, daß das Gericht sich um eine Feststellung der Motive des Täters für seine Fahrweise bemüht hat. Deshalb ist es gerechtfertigt, eine rücksichtslose Fahrweise des Angeklagten zu bejahen, wenn er drei Verkehrsschilder nicht gesehen hat und Gründe dafür, warum er sie nicht gesehen hat, nicht hervorgetreten sind. Dann bleibt nämlich nur noch die Möglichkeit übrig, daß die Schilder deshalb übersehen wurden, weil der Täter den Verkehr aus Gleichgültigkeit oder aus eigensüchtigen Gründen nicht beachtet hat.

Zutreffend stellt das BayObLG²⁾ fest, daß sich die Rücksichtslosigkeit beim falschen Überholen nicht damit begründen lasse, daß der Täter den vor ihm fahrenden Verkehrsteilnehmer hinter sich bringen wolle. Denn das ist der natürliche Zweck des Überholens.

1) DAR 56,317

2) Urt.v.6.5.1957 = DAR 57,297

Auch betont der BGH¹⁾ mit Recht, daß aus der Ziffer 2 des § 315a StGB nicht das Tatbestandsmerkmal der Rücksichtslosigkeit entnommen werden könne, etwa deshalb, weil der Täter aus eigensüchtigen Gründen in einem fahruntüchtigen Zustand am Verkehr teilgenommen habe. Einmal muß sich nämlich die Rücksichtslosigkeit auf den konkreten Verkehrsvorgang beziehen. Zum anderen schließt das Vorliegen der Ziffer 2 den Tatbestand der Ziffer 4 aus, da die Ziffer 2 insoweit als *lex specialis* angesehen werden muß.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß das Tatbestandsmerkmal "in rücksichtsloser Weise" ein gesteigertes Schuldmerkmal darstellt, vom Vorsatz unabhängig ist und sich mit dem objektiven Tatbestandsmerkmal "in grob verkehrswidriger Weise", das ein gesteigertes Merkmal der Rechtswidrigkeit ist, nicht überschneidet.

IV. Die Nichtbeachtung der Vorfahrt.

1. Die Vorfahrt im allgemeinen.

a. Der Täterkreis.

Als Täter für diesen Verkehrsverstoß kommen nur solche Verkehrsteilnehmer in Betracht, die "fahren". Das ergibt sich schon aus dem Wort "Vor-fahrt". In Betracht kommen Kraftfahrer, Radfahrer und Führer solcher Fahrzeuge, die durch menschliche oder tierische Kraft bewegt werden; also auch Personen, die einen Handwagen ziehen oder ein Pferdefuhrwerk lenken, kommen als Täter dieser Bestimmung in Frage²⁾.

b. Sinn und Zweck der Vorfahrt.

Die Vorfahrtregelung verfolgt einen doppelten Zweck. In erster Linie dient sie dazu, Zusammenstöße an Straßenkreuzungen und -einemündungen und in sonstigen Fällen zu vermeiden, wie Floegel-Hartung³⁾ mit Recht hervorhebt. Mit den sonstigen

1) Urt.v.4.12.1958 = VRS 16,132

2) Vgl. Floegel-Hartung aaO, Anm.2 zu § 13 StVO, Randnote 4 = S.380

3) siehe Fußnote 2

Fällen sind die Verkehrslagen gemeint, in denen sich die Fahrlinien der beteiligten Fahrzeuge bedrohlich nähern, z.B. beim Ein- und Ausfahren bei Grundstücken. Zum anderen dient die Vorfahrtregelung auch dazu, eine beschleunigte Abwicklung des Verkehrs zu ermöglichen. Diese beiden Grundsätze wurden schon vom RG¹⁾ herausgestellt. Auch die gegenwärtige Rechtsprechung hat an diesen Grundsätzen festgehalten²⁾. Die ständige Zunahme der Kraftfahrzeuge verlangt, daß insbesondere auch dem letzten Grund Beachtung geschenkt wird. Der Vorfahrtberechtigte muß zügiger fahren können als andere Verkehrsteilnehmer. Sonst hat das Wort "Vorfahrt" keine Bedeutung mehr.

c. Das Vorliegen von Vorfahrtfällen.

Ursprünglich sah man einen Vorfahrtfall nur dann als gegeben an, wenn sich zwei Fahrlinien kreuzten. An dieser Ansicht hat Müller³⁾ noch bis zur 16. Auflage seines Werkes festgehalten. Aber schon das RG hatte diese Ansicht aufgegeben. So heißt es in einem Urteil vom 9.11.1936⁴⁾, daß das Vorfahrtrecht in der Regel nur dann Anwendung finde, wenn eine Überschneidung der Fahrlinien bevorstehe. Das Wort "in der Regel" gibt zu erkennen, daß man schon an eine weitere Auslegung des Begriffes "Vorfahrt" dachte. In einem Urteil vom 28.6.1938⁵⁾ erklärt das RG dann, daß ein Vorfahrtfall immer dann gegeben sei, wenn die Verkehrsteilnehmer bei gleichbleibender Geschwindigkeit an dem Straßenschnittpunkt zusammenreffen oder sich behindern würden. In dieser Entscheidung sieht das RG also einen Vorfahrtfall auch schon beim Berühren der Fahrlinien als gegeben an. Nur diese Auslegung ist geeignet, dem Begriff "Vorfahrt" gerecht zu werden. Denn nur dadurch

1) Urt.v.12.3.1931 = RGZ 132,100 (102)

2) Vgl. a) BGH, Urt.v.5.2.1953 = BGH St 4,47 = NJW 53,593 = RdK 53,68 = DAR 53,78 = VRS 5,218

b) BayObLG, Urt.v.10.10.1951 = BayObLG St 1,520 Nr.168 = VRS 4,141 = DAR 52,61 Nr.52

3) nach den eigenen Angaben von Müller, siehe Müller aaO, S.872

4) JW 37,171 = HRR 37,289 = DAR 37,57

5) DAR 39,110 Nr.52

kann dem oben erwähnten Zweck der Vorfahrtregelung, nämlich der Vermeidung von Zusammenstößen, Rechnung getragen werden. Die Verkehrslagen, in denen nur ein Berühren der Fahrlinien in Betracht kommt, wie z.B. beim Einbiegen nach rechts, sind nicht weniger gefährlich als die Fälle, in denen sich die Fahrlinien überschneiden. Von dieser Auslegung des Begriffes "Vorfahrt" geht auch die neuere Rechtsprechung aus¹⁾. Der Grundsatz vom Berühren der Fahrlinien darf aber auch nicht endlos ausgedehnt werden. So liegt insbesondere, wie der OGH Köln²⁾ zutreffend entschieden hat, kein Vorfahrtfall vor, wenn ein Fahrzeug ein anderes überholt, obwohl es auch in diesem Fall durchaus zu einem Berühren der Fahrlinien kommen kann. Der Unterschied liegt darin, daß das Berühren der Fahrlinien im Falle des Überholens nur bei einem verkehrswidrigen Überholen gegeben sein kann; im Falle der Vorfahrt berühren sich die Fahrlinien aber, ohne daß eine verkehrswidrige Fahrweise dazu Voraussetzung ist. Ferner kommt ein Vorfahrtfall dann nicht in Betracht, wenn zwei Fahrzeuge auf derselben Straße in entgegengesetzter Richtung an einander vorbeifahren³⁾. Begrifflich ist ein Vorfahrtfall immer nur an solchen Verkehrspunkten denkbar, an denen mindestens 2 Straßen aufeinander treffen. In den beiden oben angeführten Fällen, in denen kein Vorfahrtfall gegeben ist, handelt es sich jeweils auch nur um eine einzige Straße.

Die Regeln über die Vorfahrt können in dem Fall, daß der an sich Vorfahrtberechtigte statt vorwärts rückwärts fährt, nicht angewendet werden, da dieses Fahren sich nicht mit dem Sinn und Zweck eines Vorfahrtrechts verträgt⁴⁾. Einmal besteht

-
- 1) Vgl. insbes. a) OLG Düsseldorf, Urt.v.25.6.1951 = DAR 52,12
b) BGH, Urt.v.19.2.1953 = NJW 54,149 = VRS 6,11 = DAR 53,240 = VersR 53,482
c) BayObLG, Urt.v.10.10.1951 = BayObLG St 1,520 Nr.168 = VRS 4,141 = DAR 52,61 Nr.52
d) BGH, Beschl.v.5.2.1958 = BGH St 11,219 = NJW 58,678 = MDR 58,440 = DAR 58,139 = VRS 14,364 = LM Nr.5 zu § 315a I 4 StGB = BB 58,428 -nur Leitsatz-
- 2) Urt.v.9.1.1950 = NJW 50,306 = VRS 2,128
3) Vgl. KG, Urt.v.14.1.1939 = DAR 39,268 Nr.187
4) Vgl. OLG Karlsruhe, Urt.v.13.2.1958 = MDR 58,940

in diesem Fall eine erhöhte Gefahr für einen Zusammenstoß; denn der Rückwärtsfahrende hat in der Regel kaum einen ausreichenden Überblick über die rückwärtige Fahrbahn. Zum anderen greift auch für den an sich Vorfahrtberechtigten nicht der Gesichtspunkt einer beschleunigten Abwicklung des Verkehrs durch. Denn ein Rückwärtsfahren kommt hauptsächlich nur bei Wendemanövern in Betracht, die ohnehin ein langsames Fahren voraussetzen. Die entgegengesetzte Entscheidung des BGH¹⁾, die die Vorfahrtregeln auch dann für anwendbar hält, wenn der an sich Vorfahrtberechtigte rückwärts fährt, kann daher nicht gebilligt werden.

d. Vorfahrtbestimmungen in der StVO.

Die Tatsache, daß ein Vorfahrtsfall auch bei einem Berühren der Fahrlinien gegeben ist, stellt den Ausgangspunkt für die Frage dar, welche Bestimmungen der StVO unter den Begriff "Vorfahrt" im Sinne des § 315a I 4 StGB fallen. Diese Frage ist noch ungeklärt. Mit ihr haben sich bisher lediglich Floegel-Hartung²⁾ und der BGH in seinem Beschluß vom 5.2.1958³⁾ eingehender befaßt. Floegel-Hartung zählt zu den Vorfahrtsfällen in § 315a I 4 StGB die Verstöße gegen die §§ 3a StVO in Verbindung mit § 79 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, 8 III 3 StVO, 13 StVO und 48 I und III StVO. Der BGH faßt den Begriff der Vorfahrt in dem zitierten Beschluß noch weiter. Er reiht darunter alle Fälle ein, in denen das Gesetz einem Verkehrsteilnehmer den Fahrtvorrang vor einem anderen Verkehrsteilnehmer einräumt. Als Beispiel führt er außer den von Floegel-Hartung aufgeführten Fällen noch § 17 StVO an. Da der BGH unter "Vorfahrt" alle Fälle eines Fahrtvorrangs versteht, hätte er bei seiner Aufzählung konsequenterweise auch § 8 VI StVO erwähnen müssen!

1) Urt.v.4.2.1958 -VI ZR 55/57- = VRS 14,346 = DAR 58,162 = NJW 58,672 -nur Leitsatz-

2) aaO, Anm.6b, aa zu § 315a StGB = S.1439

3) BGH St 11,219 = NJW 58,678 = MDR 58,440 = DAR 58,139 = VRS 14,364 = LM Nr.5 zu § 315a I 4 StGB = BB 58,428 -nur Leitsatz-

Wenn auch in der StVO ausdrücklich nur in § 13 die Rede von "Vorfahrt" ist, so beweist das nicht, daß es außer dieser Bestimmung keine weiteren Vorfahrtfälle in der StVO mehr gibt. Die dahin gehende Meinung wurde zwar noch vom RG im Jahre 1940 vertreten¹⁾. Sie läßt sich aber heute infolge der weitergehenden Auslegung des Begriffes Vorfahrt, die auch die Fälle des Erührens von Fahrlinien umfaßt, nicht mehr halten. Das gilt vor allem für den § 8 III 3 StVO. Nach dieser Bestimmung hat der Linkseinbieger den auf seiner bisherigen Fahrbahn entgegenkommenden und weiter geradeaus fahrenden Verkehrsteilnehmer vorzufahren zu lassen. Dieser Fall betrifft nicht lediglich ein Erühren, sondern vielmehr ein Kreuzen der Fahrlinien. Es handelt sich also um einen echten Vorfahrtfall. Interessant ist, daß das OLG München diesen Tatbestand schon in einem Urteil vom 20.12.1938^{1a)} als einen Vorfahrtfall angesehen hat. Die Frage, ob § 8 III 3 StVO einen Vorfahrtfall im Sinne des § 315a I 4 StGB betrifft, war erst in neuerer Zeit Gegenstand eines Vorlegungsbeschlusses beim BGH. Das OLG Hamm²⁾ war der Ansicht, daß § 8 III 3 StVO zu den Vorfahrtfällen in § 315a I 4 StGB gehöre. Da das OLG Koblenz³⁾ anders entscheiden wollte, legte die Sache dem BGH vor. Der BGH⁴⁾ trat der zutreffenden Auffassung des OLG Hamm bei. Da § 8 III 3 StVO ein echter Fall der Vorfahrt ist, der sogar ein Kreuzen der Fahrlinien betrifft, muß er auch unter § 315a I 4 StGB fallen. Es ist auch kein Grund für ersichtlich, daß dieser Verkehrsvorgang etwa deshalb nicht unter § 315a I 4 StGB fallen soll, weil er seit der Verordnung über die Änderung der Vorschriften des Straßenverkehrs vom 14.3.1956⁵⁾ aus § 13 StVO ausgeklammert und in § 8 StVO neu eingefügt worden ist. Für die "Neueinfügung in § 8 StVO waren zwei Umstände maßgebend. Einmal war die bisherige Fassung des § 13 StVO mit dem einleitenden Satz: "Will jemand die Richtung

Urt.v.2.11.1940 = DR 41,587

1) RdK 39,139 = DAR 39,189 Nr.118

Urt.v.27.6.1957 = NJW 57,1528 = VRS 13,291

Beschl.v.14.11.1957 = NJW 57,1944

Beschl.v.5.2.1958 = BGH St 11,219 = NJW 58,678 = MDR

58,440 = DAR 58,139 = VRS 14,364 = LM Nr.5

zu § 315a I 4 StGB = BB 58,428 -nur Leitsatz-
BGBl I 199 (207)

des auf derselben Straße sich bewegenden Verkehrs kreuzen..."¹⁾ unbefriedigend, weil dieser Satz nicht nur den entgegenkommen- den, sondern auch den nachfolgenden Verkehr umfaßte. Zum zwei- ten sah man zu Recht in dem Einordnen, dem Vorbeilassen des Gegenverkehrs und dem Abbiegen nach links einen einheitlichen Verkehrsvorgang, den man auch in einer einzigen Bestimmung geregelt wissen wollte²⁾. Durch die Neufassung der StVO sollte jedenfalls dem § 315a StGB kein neuer Inhalt gegeben werden. Wollte man den Verkehrsvorgang des § 8 III 3 StVO nicht zu den Vorfahrtfällen des § 315a I 4 StGB rechnen, dann stünde das im Widerspruch zu der neueren Auslegung des Vorfahrtbe- griffes. Deshalb hat auch der BGH in dem zitierten Beschluß vom 5.2.1958 noch einmal ausdrücklich betont, daß ein Vorfahrt- fall im Sinne des § 315a I 4 StGB immer dann gegeben sei, wenn im öffentlichen Straßenverkehr die Fahrlinien zweier Fahrzeuge bei unveränderter Fahrweise zusammentreffen würden oder ge- fährlich nahekämen. § 8 III 3 StVO fällt deshalb unter den Begriff "Vorfahrt" im Sinne des § 315a I 4 StGB.

Fraglich erscheint jedoch, ob man den Verkehrsvorgang des § 8 VI StVO unter "Vorfahrt" im Tatbestand des § 315a I 4 StGB zählen kann. Gemäß § 8 VI StVO soll Schienenfahrzeugen, deren Verkehrsanlagen in der Fahrbahn einer öffentlichen Straße liegen, soweit möglich Platz gemacht und ungehinderte Durch- fahrt gewährt werden. Wie der Wortlaut der Bestimmung zeigt, soll Rücksicht auf die geringe Beweglichkeit der Schienen- fahrzeuge genommen werden. Die Bestimmung enthält aber keine Vorfahrtregelung. Die Verpflichtung zur Rücksichtnahme in § 8 VI StVO obliegt dem Verkehrsteilnehmer unabhängig davon, ob sich das Schienenfahrzeug an einer Kreuzung oder nur an einer Stelle befindet, an der nur eine Straße vorhanden ist. Ein Vorfahrtfall setzt aber begrifflich voraus, daß minde- stens 2 Straßen vorhanden sind. Auch ist nicht ersichtlich, daß § 8 VI StVO einen Fall des Berührens von Fahrlinien dar- stellt. Hätte der Gesetzgeber wirklich ein Vorfahrtrecht für die Straßenbahn begründen wollen, dann hätte er die Bestimmung

1) zitiert nach Floegel-Hartung aaO, Anm.18a zu § 8 StVO, Randnote 33 = S.251

2) Vgl. die amtliche Begründung zu der genannten Verordnung bei Floegel-Hartung in der Anm.18a zu § 8 StVO, Randnote 33 = S.252

anders formuliert, etwa so: "Schienenfahrzeuge, deren Verkehrsanlagen in der Fahrbahn einer öffentlichen Straße liegen, haben an Straßenkreuzungen und -einmündungen die Vorfahrt vor allen anderen Fahrzeugen".

Bisher haben Literatur und Rechtsprechung¹⁾ zutreffend auf dem Standpunkt gestanden, daß der Verkehrsvorgang des § 8 VI StVO nicht unter den Begriff "Vorfahrt" in § 315a StGB falle. Lediglich Guelde²⁾ meint, daß es sich praktisch um einen Fall der Vorfahrt handle. Der 4. Strafsenat des BGH ~~bed~~onte in seinem Beschluß vom 9.7.1954³⁾, daß § 8 VI StVO den Schienenfahrzeugen lediglich ein beschränktes Vorrrecht einräume. Derselbe Senat ist aber neuerdings⁴⁾ der Meinung, daß § 315a I 4 StGB auch die Fälle eines Fahrtvorrangs umfasse. Konsequenterweise hätte der Senat dann aber auch, wie bereits zu Anfang dieses Abschnitts angedeutet, § 8 VI StVO darin einbeziehen müssen. Der BGH hat aber völlig zu Recht bei der Aufzählung der Bestimmungen, die als Vorfahrtfälle für § 315a StGB in Betracht kommen, § 8 VI StVO nicht erwähnt. Diese Bestimmung ist, wie oben dargelegt, viel zu unbestimmt, als daß man von einem Vorfahrtfall sprechen könnte. Das geht insbesondere aus dem Wort "soweit möglich" hervor. Außerdem liefe eine ausdehnende Auslegung des Begriffes "Vorfahrt" in § 315a I 4 StGB in Richtung auf die "Vorrangfälle" auf eine unzulässige Analogie zuungunsten des Täters hinaus. Wenn auch zuzugehen ist, daß der Vorrang der Schienenfahrzeuge in § 8 VI StVO einem Vorfahrtrecht sehr nahe kommt, so muß aber doch festgestellt werden, daß der "Vorrang" auch Verkehrsvorgänge umfaßt, die mit einem Vorfahrtrecht keine Ähnlichkeit mehr aufweisen. Man denke nur

-
- 1) Vgl. a) Floegel-Hartung aaO, Anm.21 zu § 8 StVO = S.261/62
b) Müller aaO, S.811
c) Maase = DAR 54,100 (101)
d) OLG Hamburg, Urt.v.15.12.1955 = Verk Mitt 56,60
e) OLG Hamm, Urt.v.20.5.1955 = VRS 9,215
f) OLG Schleswig, Urt.v.13.3.1957 = SchlHA 57,210
g) OLG Celle, Urt.v.27.11.1957 = VRS 14,459 = DAR 58,198
h) OLG Celle, Urt.v.16.7.1958 = NJW 58,1599
2) RdK 54,21
3) BGH St 6,219 (222) = JZ 54,677 = MDR 54,626 = DAR 54,21 = RdK 54,123 -nur Leitsatz- = VRS 7,120
4) Beschl.v.5.2.1958, schon zitiert.

an den Fall, daß ein Fahrzeug in einer schmalen Straße absichtlich ein Überholen durch die Straßenbahn nicht zuläßt und dadurch einen Unfall verursacht. Der Fahrer dieses Wagens müßte dann auch wegen Nichtbeachtung der Vorfahrt bestraft werden, ein Ergebnis, das nicht zufriedenstellen kann¹⁾. Es besteht somit kein Anlaß, von der bisherigen Rechtsprechung abzuweichen und den Verkehrsvorgang des § 8 VI StVO in § 315a StGB mit einzubeziehen.

Ähnlich verhält sich die Frage bei § 48 StVO. Diese Bestimmung befreit die Bundeswehr, die Polizei, die Feuerwehr und ähnliche Einrichtungen von den Vorschriften der StVO, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit dringend geboten ist. Obwohl § 48 StVO dem § 8 VI StVO sehr ähnelt, wie Guelde²⁾ mit Recht feststellt, wird im allgemeinen die Auffassung vertreten, daß § 48 StVO auch zur Vorfahrt im Sinne von § 315a StGB zähle³⁾. Bezüglich dieser Bestimmung hat der BGH⁴⁾ erklärt, daß sie keinen Fall der Vorfahrt darstelle, sondern lediglich ein Vorrecht sei. Dieses Vorrecht soll aber trotzdem unter § 315a I 4 StGB fallen⁵⁾. Diese unterschiedliche Behandlung der beiden Vorrangfälle der §§ 8 VI und 48 StVO, von denen der letztere unter § 315a I 4 StGB fallen soll, ist bisher noch nirgendwo begründet worden. Um einen erklärbaren Grund für die verschiedenartige Behandlung der beiden Vorrangfälle zu finden, muß ein Vergleich zwischen diesen beiden Bestimmungen angestellt werden. Dabei fällt auf, daß § 48 StVO im Gegensatz zu § 8 VI StVO wesentlich

1) In Betracht kommt für diesen Fall ein Verstoß gegen § 315a I 1 StGB wegen Bereiten eines Hindernisses; ein falsches Überholen nach Ziffer 4 des § 315a StGB scheidet aus, da der Täter weder überholt noch überholen will.

2) RdK 54, 21

3) Vgl. a) Floegel-Hartung aaO, Anm. 6b, aa zu § 315a StGB = S. 1439

b) Welzel aaO, § 66 V 1 a = S. 378

c) LK aaO, Anm. 7 B a

d) OLG Hamm, Urt. v. 27.6.1957 = NJW 57, 1528 = VRS 13, 291

e) BGH, Beschl. v. 5.2.1958, schon zitiert

4) Vgl. a) BGH, Urt. v. 23.4.1956 = BGHZ 20, 290 = NJW 56, 1633 (1634) = VRS 11, 93 = Verk. Mitt 56, 56

b) BGH, Urt. v. 18.11.1957 = NJW 58, 341

5) Beschl. v. 5.2.1958, schon zitiert

klarer formuliert ist. § 48 StVO sieht in bestimmten Fällen eine Aufhebung der Verkehrsvorschriften vor. Das bedeutet, daß z.B. der Wartepflichtige nicht zu warten braucht. Nach § 48 III 2 StVO haben andere Verkehrsteilnehmer bei Auftauchen des blauen Blinklichts freie Bahn zu schaffen. Für den Vorfahrtberechtigten heißt es, daß er in diesem Fall auf sein Vorfahrtrecht verzichten muß und den Wagen mit dem Blinklicht vorfahren zu lassen hat. § 48 StVO enthält insofern ein echtes Vorfahrtrecht, als es die Vorfahrt des vorfahrtberechtigten Fahrzeuges auf den Blinklichtwagen überträgt. Insoweit bestehen deshalb keine Bedenken gegen die Anwendung des § 315a I 4 StGB. Im Unterschied hierzu gibt es im Rahmen des § 8 VI StVO keinen Fall, in dem eine Vorfahrtregelung im echten Sinn getroffen wird; § 8 VI StVO weist nur auf die Pflicht zur besonderen Rücksichtnahme gegenüber den Schienenfahrzeugen hin. Bedenken gegen die Anwendung des § 48 StVO im Rahmen des § 315a I 4 StGB tauchen aber auf, wenn man bedenkt, daß § 48 StVO ebenso wie § 8 VI StVO weit mehr Verkehrslagen umfaßt, als die eigentlichen Vorfahrtfälle betreffen. Unter "Vorfahrt" würden dann auch die Fälle zu rechnen sein, in denen beim Aneinandervorbeifahren auf derselben Straße dem "vorfahrtberechtigten" Fahrzeug nicht genügend Platz gemacht wird. Der Begriff der Vorfahrt würde daher auch im Rahmen des § 48 StVO eine nicht gerechtfertigte Ausdehnung erfahren. Vor allem kann man auf der einen Seite nicht große Unterscheidungen zwischen "Vorfahrt" und "Vorrang" treffen, um dann innerhalb des § 315a I 4 StGB doch wieder beide Begriffe zusammenzufassen. Dennoch ist zuzugeben, daß die Anwendung des § 48 StVO im Rahmen des § 315a I 4 StGB nicht gänzlich abzulehnen ist. Vielmehr ist insoweit eine Anwendung gerechtfertigt, als es sich um den Übergang des Vorfahrtrechtes von dem Vorfahrtberechtigten auf den Blinklichtwagen handelt. Denn nur in diesem Fall kann man innerhalb des § 48 StVO von einem echten Vorfahrtrecht sprechen. In dem entgegengesetzten Fall, in dem an der Kreuzung der ohnehin Wartepflichtige den Blinklichtwagen nicht vorfahren läßt, liegt ein ausschließlicher Verstoß gegen § 13 StVO vor. Für eine zusätzliche Anwendung des § 48 StVO in diesem Fall besteht kein Bedürfnis. Für die übrigen

Fälle des § 48 StVO muß das gleiche gelten wie bei § 8 VI StVO: Ein Vorfahrtrecht setzt mindestens 2 Straßen voraus, um Anwendung finden zu können. Eine Ausdehnung über diese Fälle hinaus bedeutet eine unzulässige Analogie zu Ungunsten des Täters.

Bei der Prüfung der Frage, ob § 3a StVO unter § 315a I 4 StGB fällt, ist auch das Verhältnis dieser Bestimmung zu § 79 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung zu klären. § 3a StVO ist durch die Verordnung vom 24.8.1953 neu in die StVO eingefügt worden¹⁾ und behandelt das Verhältnis der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und der übrigen Schienenbahnen auf besonderem Bahnkörper zum übrigen Straßenverkehr. Durch die Anordnung in Absatz I des § 3a StVO, daß der in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung begründete Vorrang der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs durch bestimmte Verkehrszeichen zur Geltung zu bringen ist, wird klargestellt, daß § 79 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung -- diese Vorschrift verbietet das Überqueren der Eisenbahnübergänge in bestimmten Fällen²⁾ -- als Bestandteil des § 3a StVO anzusehen ist. § 3a StVO gilt aber nicht neben dieser Bestimmung getrennt. Diese Ansicht wird auch vom BGH³⁾: "in Verbindung mit" vertreten. Anderer Auffassung ist zu Unrecht das BayObLG⁴⁾, da der Vorrang der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs nicht in § 3a StVO, sondern in § 79 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung geregelt ist, wie dem Wortlaut des § 3a StVO zu entnehmen ist. Im Gegensatz zu den "Vorrangbestimmungen" der §§ 8 VI und 48 StVO handelt es sich in § 3a StVO um einen echten Vorfahrtfall. Die Tatsache, daß das Kreuzen der Fahrlinien auf dem Gelände der Schienenbahn erfolgt, ändert an dieser Beurteilung nichts. Denn es kreuzen sich immerhin zwei öffentliche Wege. Wenn Müller⁵⁾ in Anlehnung an

1) Vgl. Floegel-Hartung aaO, Anm.1 zu § 3a StVO = S.156

2) Siehe den Wortlaut des § 79 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung bei Floegel-Hartung aaO in der Anm.1b zu § 3a StVO = S.157/58

3) Beschl.v.5.2.1958, schon zitiert

4) Urt.v.18.1.1956 = VRS 11,69

5) aaO S.769

den Wortlaut des § 3a StVO in dieser Vorschrift lediglich einen "Vorrangfall" sieht, so kann dem nicht zugestimmt werden, weil ein echter Vorfahrtfall, nämlich ein Kreuzen zweier Fahrlinien gegeben ist. § 3a StVO fällt deshalb unter § 315a I 4 StGB. Das wird auch von Literatur und Rechtsprechung einhellig bejaht¹⁾. Sehr bedeutsam ist in diesem Zusammenhang die Auffassung des OLG Frankfurt²⁾ - der gleichen Meinung scheint auch Schwarz³⁾ zu sein - , nach der § 3a StVO lediglich gegenüber § 315 StGB und nicht gegenüber § 315a StGB subsidiäre Bedeutung hat. Man denke an folgenden Fall: Ein Fahrer eines Personenkraftwagens überquert einen Bahnübergang. Der Fahrer ist der einzige Insasse des Fahrzeuges. Er sieht in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Weise eine herannahende Schienenbahn nicht. Dadurch kommt es zu einem Zusammenstoß, bei dem Fahrgäste der Schienenbahn verletzt werden. Daß der Fahrer eine Gemeingefahr für die Insassen des Schienenfahrzeugs herbeigeführt hat, kann nicht bestritten werden. Ebenso hat er auch die Sicherheit des Betriebes einer Schienenbahn durch Bereiten eines Hindernisses beeinträchtigt. Dieser Fall entspricht der Vorstellung des OLG Frankfurt. Ändert man den Fall dahin ab, daß statt des Personenkraftwagens ein Linienbus die Bahn überquert, wobei auch Insassen dieses Fahrzeugs gefährdet werden, so liegt außer § 315 StGB auch der Tatbestand des § 315a I 4 StGB vor. Der Fahrer des Busses hat jetzt auch die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigt und eine Gemeingefahr für die Insassen des Busses herbeigeführt, und zwar infolge Nichtbeachtung der Vorfahrt der Schienenbahn. Gegen das Vorliegen des § 315a I 4 StGB kann man weder einwenden, daß der Bahnübergang, auf dem sich der Zusammenstoß ereignet hat, keine öffentliche Straße sei, noch, daß nicht die Vorfahrt eines

1) Vgl. a) Floegel-Hartung aaO, Anm.6b,aa zu § 315a StGB = S.1439

b) Dalcke aaO, Anm.11 zu § 315a StGB

c) LK aaO, Anm. 7 B zu § 315a StGB

d) BGH, Beschl.v.5.2.1958, schon zitiert

2) Urt.v.27.7.1955 = DAR 56,18

3) aaO, Anm. 1 C b,bb zu § 315a StGB

Straßenverkehrsteilnehmers, sondern die einer Schienenbahn verletzt worden sei. Auch der Bahnübergang, der die beiden Straßenteile miteinander verbindet, ist öffentliche Straße. Denn der Bahnübergang ist für jedermann betretbar. Es wurde schon gesagt, daß es für den Begriff der öffentlichen Straße weder auf die Eigentumsverhältnisse, noch auf eine öffentlich-rechtliche Widmung ankommt. Wenn nun die Schienenbahn über den Bahnübergang fährt, dann benutzt sie zugleich ein Stück der öffentlichen Straße. Sie ist deshalb auch Teilnehmer an dem öffentlichen Straßenverkehr. Die Verletzung ihres Vorfahrtrechts fällt daher auch unter § 315a I 4 StGB. Dabei ist zu beachten, daß der Schutz der Schienenbahnen in § 315 StGB begründet ist. Die Schienenbahn selbst wird in § 315a StGB nicht noch zusätzlich geschützt. Das bedeutet keinen Widerspruch dazu, daß sie Straßenverkehrsteilnehmer ist und die Verletzung ihres Vorfahrtrechtes unter § 315a I 4 StGB fällt. Denn § 315a StGB bezweckt den Schutz des gesamten Straßenverkehrs. Durch die Nichtbeachtung der Vorfahrt des Schienenfahrzeuges werden ja nicht unbedingt, wie auch das oben gebildete Beispiel zeigt, nur die Insassen der Schienenbahn gefährdet, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer. Für den Schutz der Schienenbahn ist § 315 StGB gegenüber § 315a StGB als *lex specialis* anzusehen. In dem zuletzt gebildeten Beispiel liegen also sowohl eine Transportgefährdung als auch eine Straßenverkehrsgefährdung vor. Verändert man das Beispiel dahin, daß weder eine Gefährdung der Insassen des Schienenfahrzeugs noch eine Gefährdung des Schienenfahrzeugs selbst vorliegen, so kommt ausschließlich eine Straßenverkehrsgefährdung in Betracht, die auf Grund eines Verstosses gegen § 3a StVO herbeigeführt wurde. Die angeführten Beispiele zeigen also, daß die oben erwähnte Auffassung des OLG Frankfurt nicht richtig ist. Es stimmt zwar, daß § 3a StVO in erster Linie im Rahmen des § 315 StGB Anwendung findet, wenn nämlich eine Gemeingefahr für die Schienenbahn herbeigeführt worden ist. Darüberhinaus gilt § 3a StVO aber auch im Rahmen des § 315a I 4 StGB als Vorfahrtfall.

Als letzte Bestimmung der StVO, die als Vorfahrtfall angesehen werden könnte, kommt § 17 StVO in Betracht. Diese Vorschrift besagt, daß sich der Fahrzeug-führer beim Fahren in ein Grundstück oder aus einem Grundstück so zu verhalten habe, daß eine Gefährdung des Straßenverkehrs ausgeschlossen sei. Im Rahmen des § 17 StVO sind folgende Fälle denkbar:

1. A biegt aus dem fließenden Verkehr nach rechts in ein Grundstück ein.
2. A biegt aus dem fließenden Verkehr nach links in ein Grundstück ein.
3. A biegt aus dem Grundstück nach rechts oder links in den fließenden Verkehr ein.

In Fall 1 kommt ein Vorfahrtfall zwischen dem Einbiegenden und dem fließenden Verkehr nicht in Betracht, da die beiden Fahrlinien sich weder kreuzen noch berühren.

Fall 2 betrifft den in § 8 III 3 StVO geregelten Verkehrsvorgang.

Fall 3 behandelt den Verkehrsvorgang des § 13 StVO.

Nach herrschender Meinung finden die Vorschriften der §§ 13 und 8 III 3 StVO im Rahmen des § 17 StVO keine Anwendung, weil das Vorfahrtrecht nur im Verhältnis zweier öffentlicher Straßen zueinander gelte¹⁾. Dieses Argument kann aber für die Frage, ob die Beispiele 2 und 3 Vorfahrtfälle im Sinne des § 315a I 4 StGB darstellen, nicht von entscheidender Bedeutung sein. Denn der Grund dafür, daß im Falle des § 17 StVO die Vorfahrtregeln außer Betracht bleiben sollen, ist das Bestreben, die zügige Durchfahrt des fließenden Verkehrs zu gewährleisten. Die oben angeführten Beispiele zeigen aber, daß nach den allgemeinen Vorfahrtregeln für A überhaupt nur im Beispiel 3 ein Vorfahrtrecht in Frage käme, nämlich im Verhältnis zu den von links kommenden Fahrzeugen. A stünde dann die Vorfahrt nach § 13 I StVO zu, da er von rechts kommt. Wenn nun § 17 StVO im Ergebnis bestimmt, daß A den fließenden Verkehr vorfahren zu lassen hat, dann wird damit aus Sicherheitsgründen für A jedes Vorfahrtrecht genommen. A muß also dem fließenden Verkehr immer die Vorfahrt einräumen. Die Tatsache, daß es sich aber in den Beispielen 2 und 3 um echte Vorfahrt-

1) Vgl. a) RG, Urt.v.18.3.1937 = RG St 71,120

b) Floegel-Hartung aaO, Anm.2 zu § 13 StVO, Randnote 4 = S.380 und Anm.2 zu § 17 StVO = S.456

c) Müller aaO, S.871

fälle handelt, rechtfertigt es auch, diese Fälle als Vorfahrtfälle im Sinne des § 315a I 4 StGB anzusehen. Die Literatur hat, soweit ersichtlich, zur Anwendung des § 17 StVO im Rahmen des § 315a I 4 StGB noch keine Stellung genommen. In der Rechtsprechung hat sich lediglich der BGH¹⁾ zu der Frage geäußert. Der BGH hat bei der Prüfung der Frage, was unter Vorfahrt im Sinne des § 315a I 4 StGB zu verstehen sei, mit Recht hervorgehoben, daß es ausschließlich darauf ankomme, daß die Fahrlinien verschiedener Fahrzeuge aufeinander treffen würden, wenn sie ihre Fahrweise und Fahrtrichtung beibehielten. Als Beispiel für einen Vorfahrtfall im Sinne des § 315a I 4 StGB führt er § 17 StVO ausdrücklich an. Diese Entscheidung kann nur begrüßt werden. Ein Vergleich mit den Vorschriften der §§ 8 VI und 48 StVO zeigt, daß § 17 StVO gerade ein typischer Fall der Vorfahrt ist. Denn sobald ein Fahrzeug in oder aus einem Grundstück fährt, ist der Fall des Schneidens oder des Berührens der Fahrlinien gegeben. § 17 StVO ist demnach als Vorfahrtbestimmung im Sinne des § 315a I 4 StGB anzusehen.

Als Ergebnis dieses Abschnitts ist festzuhalten, daß unter das Tatbestandsmerkmal "Vorfahrt" in § 315a I 4 StGB die Vorschriften der §§ 3a, 8 III 3, 13, 17 und 48, letztere aber nur in dem erwähnten beschränkten Umfang, fallen.

2. Der Umfang des Vorfahrtrechts.

Zum besseren Verständnis der einzelnen Vorfahrtfälle soll zunächst der Umfang des Vorfahrtrechts festgestellt werden. Für diesen Umfang sind einige Gesichtspunkte von besonderer Bedeutung. Das Vorfahrtrecht erstreckt sich zunächst einmal auf die ganze Breite der Straße und nicht nur auf deren rechte Hälfte. Dieser Grundsatz ist von der Rechtsprechung und der Literatur mehrfach herausgestellt worden²⁾. Das Vor-

1) Beschl.v.5.2.1958 = BGH St 11,219 = NJW 58,678 = MDR 58,440 = DAR 58,139 = VRS 14,364 = LM Nr.5 zu § 315a I 4 StGB = BB 58,428 -nur Leitsatz-

2) Vgl. a) BGH, Urt.v.19.2.1953 = VRS 5,206
b) OLG Bremen, Urt.v.29.2.1956 = NJW 56,723
c) OLG Celle, Urt.v.25.1.1956 = DAR 56,284 = MDR 56,246
d) OLG Hamm, Urt.v.14.12.1951 = VRS 4,144
e) Floegel-Hartung aaO, Anm.2 zu § 13 StVO, Randnote 5 = S.380
f) Müller aaO, S.870

fahrtrecht steht dem Berechtigten auch dann zu, wenn die Vorfahrtstraße gesperrt ist¹⁾. Anderer Auffassung ist zu Unrecht das KG²⁾. Zutreffend hat das RG³⁾ betont, daß der Wartepflichtige regelmäßig nicht mit Sicherheit wissen könne, ob die vorfahrtberechtigte Straße gesperrt sei. Aus dem Bedürfnis nach größtmöglicher Sicherheit im Straßenverkehr heraus kann nur die Auffassung der herrschenden Meinung richtig sein, die das Vorfahrtrecht auch dem Verkehrsteilnehmer gewährt, der auf einer gesperrten Straße fährt. Aus dem Gesichtspunkt, daß die Sicherheit des Straßenverkehrs eine einfache und klare Regelung des Vorfahrtrechts verlangt, ergibt sich der Grundsatz, daß das Vorfahrtrecht auch nicht dadurch beeinträchtigt wird, daß der Vorfahrtberechtigte verkehrswidrig fährt. Das ist ständige Rechtsprechung⁴⁾. In Fortführung dieser Rechtsprechung, bei der die Sicherheit des Straßenverkehrs der entscheidende Gesichtspunkt ist, haben das OLG Neustadt⁵⁾ und der BGH⁶⁾ in jüngster Zeit mit Recht gesagt, daß das Vorfahrtrecht aus dem Umstand allein, daß der Vorfahrtberechtigte kurz vor der Kreuzung anhalte, noch nicht verloren gehe. Ein Verzicht auf das Vorfahrtrecht könne erst angenommen werden, wenn deutliche Anhaltspunkte dafür gegeben seien. Liegt ein Verzicht des Vorfahrtberechtigten auf sein Vorfahrtrecht vor, so wirkt sich dies für den ihm nachfolgenden Verkehrsteilnehmer nicht aus⁷⁾. Denn dieser kann ja keineswegs wissen, ob der vor ihm fahrende Verkehrsteilnehmer auf sein Vorfahrtrecht verzichtet hat. Wie schon unter B IV 1 c dargelegt, besteht kein Vorfahrtrecht für rückwärts fahrende Fahrzeuge, da sich dies mit dem Sinn und Zweck der Vorfahrt nicht vereinbaren läßt. Unter Berücksichtigung der erwähnten Entscheidungen läßt sich sagen, daß der Wartepflichtige jedem auf der

1) Vgl. a) OLG Karlsruhe, Senat Freiburg, Urt.v.21.10.1954 = VRS 7,436 = DAR 55,41

b) RG, Urt.v.5.4.1940 = RG St 74,155

2) Urt.v.8.11.1935 = DAR 36,377

3) Urt.v.5.4.1940 = RG St 74,155 (158)

4) Vgl. a) RG, Urt.v.1.3.1937 = RG St 71,80

b) OLG Düsseldorf, Urt.v.28.4.1952 = DAR 52,127 -nur Leitsatz-

c) BGH, Urt.v.5.6.1956 = VRS 11,171

5) Urt.v.27.11.1957 = NJW 58,272 = DAR 58,226

6) Urt.v.5.11.1957 = NJW 58,259

7) Vgl. BGH, Urt.v.5.6.1956 = VRS 11,171

Vorfahrtstraße auftauchenden Verkehrsteilnehmer die Vorfahrt einzuräumen hat, und zwar ohne Rücksicht auf dessen Fahrweise. Der Wartepflichtige hat seine Fahrweise ganz auf die des Vorfahrtberechtigten abzustellen.

3. Die Verletzung des Vorfahrtrechts.

Eng verbunden mit dem Umfang des Vorfahrtrechts ist die Frage, wann eine Verletzung dieses Rechts vorliegt.

Der Sinn des Vorfahrtrechts liegt in der Vermeidung von Zusammenstößen an der Straßenkreuzung und -einmündung und in der Gewährleistung einer zügigen Verkehrsabwicklung. Daraus ergibt sich zunächst schon einmal, daß das Vorfahrtrecht vor und nicht erst auf der Kreuzung beachtet werden muß¹⁾. Denn wenn der Wartepflichtige erst auf der Kreuzung anhält, dann trägt er weder dazu bei, Zusammenstöße zu verhindern, noch fördert er eine rasche Abwicklung des Verkehrs. Die Nichtbeachtung eines Vorfahrtsschildes stellt keine Verletzung des Vorfahrtrechtes dar²⁾. Das ergibt sich aus der Fassung der StVO. Würde nämlich die Nichtbeachtung des Verkehrsschildes allein schon eine Verletzung der in Frage kommenden Verkehrsvorschrift bedeuten, dann wäre die Bestimmung des § 3 I StVO überflüssig. Es kommt daher für die Nichtbeachtung der Vorfahrt immer auf einen Verstoß gegen die materiellen Vorfahrtregeln an. Einen solchen Verstoß hat das BayObLG in seiner Entscheidung vom 21.10.1958³⁾ mit Recht für den Fall bejaht, daß ein Fahrer an einer Verkehrsampel die Farbzeichen nicht beachtet, weil er dadurch die Vorfahrt desjenigen beeinträchtigt, der durch die Ampel das Vorfahrtrecht erhalten habe. Die Nichtbeachtung der Farbzeichen allein reicht jedoch für eine Vorfahrtverletzung nicht aus, wenn sich im gegebenen Augenblick kein anderes Fahrzeug an der Kreuzung befindet.

1) Vgl. a) OLG Düsseldorf, Urt.v.26.6.1952 = VRS 5,150

b) OLG Hamm, Urt.v.20.2.1956 = DAR 56,308

2) Vgl. a) Floegel-Hartung aaO, Anm.9 zu § 13 StVO, Randnote 35 = S.411

b) KG, Urt.v.21.6.1954 = VRS 7,103

c) BayObLG, Urt.v.9.3.1955 = VRS 9,44

3) VRS 16,44

Es muß schon einem Verkehrsteilnehmer die Vorfahrt beeinträchtigt worden sein.

Die Rechtsprechung hat den Begriff der Vorfahrtverletzung sehr weit ausgelegt und an den Wartepflichtigen äußerst strenge Anforderungen gestellt. Das ist völlig zu Recht geschehen. Die Vorfahrt soll ja bestimmten Verkehrsteilnehmern eine zügige Durchfahrt erlauben. Deshalb muß jedes Verhalten des Wartepflichtigen, das die zügige Weiterfahrt des Berechtigten beeinträchtigt, als eine Verletzung des Vorfahrtrechts angesehen werden. Dies gilt insbesondere schon dann, wenn der Vorfahrtberechtigte auch nur zum Bremsen gezwungen wird (sog. Gefahrenbremsung). Dieser Grundsatz von der Verletzung des Vorfahrtrechts, die schon bei der Hinderung an der zügigen Weiterfahrt vorliegt, ist in Literatur und Rechtsprechung allgemein anerkannt¹⁾. Meinungsverschiedenheiten bestehen bei der Frage, inwieweit eine Verletzung des Vorfahrtrechts gegeben ist, wenn der Vorfahrtberechtigte befürchtet, der Wartepflichtige könne sein Vorfahrtrecht nicht beachten. Die Tatsache, daß schon das RG in diesem Fall von einer Verletzung des Vorfahrtrechts sprach²⁾, beweist, daß die Anforderungen der Rechtsprechung schon zu einer Zeit sehr hoch waren, als noch nicht eine solche Verkehrsdichte in Deutschland bestand, wie es zur Zeit der Fall ist. Das RG hat in diesem Fall zutreffend eine Verletzung des Vorfahrtrechts angenommen. Denn wenn für den Vorfahrtberechtigten die Befürchtung besteht, sein Recht werde nicht beachtet, dann muß er praktisch seine Fahrweise so einrichten, daß er notfalls auf sein Recht verzichten muß. Er kann also nicht zügig weiterfahren. Der oben erwähnte Streit besteht nun darin, ob die rein subjektive Befürchtung genügt oder ob auch vom objektiven Betrachter aus die Gefahr eines möglichen Zusammenstoßes erkannt wird. Die Auffassung, daß es sich um eine objektive begründete Besorgnis handeln müsse, wird von

1) Vgl. a) Floegel-Hartung aaO, Anm.4d zu § 13 StVO, Randnote 20 = S.395

b) Müller aaO, S.869

c) BGH, Urt.v.7.1.1954 = VRS 6,157

d) BGH, Urt.v.7.5.1957 = VersR 57,528

e) KG, Urt.v.17.5.1956 = Verk Mitt 56,74

f) OLG Celle, Urt.v.4.1.1956 = NJW 56,315 = DAR 56,196

2) Vgl. a) Urt.v.7.3.1932 = JW 32,2023 Nr.9

b) Urt.v.16.1.1933 = RG St 67,93

Floegel-Hartung¹⁾ und dem OLG Schleswig²⁾ vertreten. Während das OLG Düsseldorf eine subjektive Besorgnis genügen läßt³⁾, spricht die Mehrzahl der Entscheidungen nur davon, daß eine Verletzung des Vorfahrtrechts schon vorliege, wenn die Besorgnis eines Zusammenstoßes gegeben sei⁴⁾, ohne jedoch darzulegen, ob eine rein subjektive Besorgnis ausreiche. Der Auffassung des OLG Düsseldorf kann nicht zugestimmt werden. Sie führt vor allem dann zu einem unbefriedigenden Ergebnis, wenn der Wartepflichtige ein geübter Kraftfahrer ist und sieht, daß die zügige Weiterfahrt des Vorfahrtberechtigten nicht beeinträchtigt wird, dieser aber ängstlich ist und bremst, obwohl die Verkehrslage es nicht erfordert. Nur dann, wenn der Vorfahrtberechtigte auf Grund der Fahrweise des Wartepflichtigen objektiv begründete Zweifel hat, ob er sein Vorfahrtrecht durchsetzen kann, macht sich der Wartepflichtige einer Vorfahrtverletzung schuldig.

Das manche Gerichte allerdings dazu neigen, die Pflichten des Wartepflichtigen sehr weit zu fassen, zeigt eine Entscheidung des OLG Celle⁵⁾, in der ausgesprochen wird, daß es für den Wartepflichtigen nicht genüge, wenn er bei einer behinderten Sicht in die Vorfahrtstraße an diese so langsam heranfahre, daß er sein Fahrzeug jeden Augenblick zum Stehen bringen könne; vielmehr müsse er sich in die Vorfahrtstraße einwinken lassen. Mit Recht hat sich das OLG Hamm dagegen ausgesprochen und die Sache dem BGH zur Entscheidung vorgelegt⁶⁾. Der BGH hat sich der Auffassung des OLG Hamm angeschlossen⁷⁾ und betont, die Auffassung des OLG Celle führe zu undurchführ-

1) aaO, Anm. 4d zu § 13 StVO, Randnote 23 = =.398

2) Urt.v.30.9.1953 = SchlHA 54,21 = RdK 54,64 -nur Leitsatz-

3) Urt.v.25.6.1951 = DAR 52,12

4) Vgl. a) OLG Dresden, Urt.v.6.12.1938 = DAR 39,138

b) OLG München, Urt.v.13.1.1939 = DAR 39,154 = RdK 39,133 Nr.112

c) RG, Urt.v.7.3.1932 = JW 32,2023 Nr.9

d) RG, Urt.v.16.1.1933 = RG St 67,93

5) Urt.v.12.3.1955 = VRS 9,62

6) Beschl.v.21.7.1958 = NJW 58,1320

7) Beschl.v.30.9.1958 = BGH St 12,58 = NJW 58,1881 = DAR 58,336 = VRS 15,383 = Verk Mitt 58,68

baren Anforderungen an den Wartepflichtigen. Außerdem würde das Sich-Einwinklassen entweder praktisch oft nicht möglich sein oder zu Verkehrsstockungen führen.

4. Die einzelnen Vorfahrtfälle.

a. § 13 StVO.

Eine Vorfahrtregelung kann nur dann als sinnvoll bezeichnet werden, wenn sie unkompliziert ist und von jedem Verkehrsteilnehmer ohne weiteres verstanden werden kann. Die Fassung des § 13 StVO scheint dafür zu sprechen, daß der Gesetzgeber diesem Erfordernis gerecht geworden ist. Durch die klare Formulierung des § 13 I StVO, der demjenigen Verkehrsteilnehmer die Vorfahrt einräumt, der von rechts kommt, sollte eine solche allgemeinverständliche Regelung getroffen werden. Die sehr umfangreiche Rechtsprechung zur Vorfahrt hat jedoch bewiesen, daß diese Vorschrift nicht für alle an Straßenkreuzungen und -einmündungen auftauchenden Vorfahrtfragen eine klare und einfache Antwort gibt. Unklarheiten bestehen vor allem dann, wenn mehr als zwei Fahrzeuge zur gleichen Zeit an der Kreuzung auftauchen.

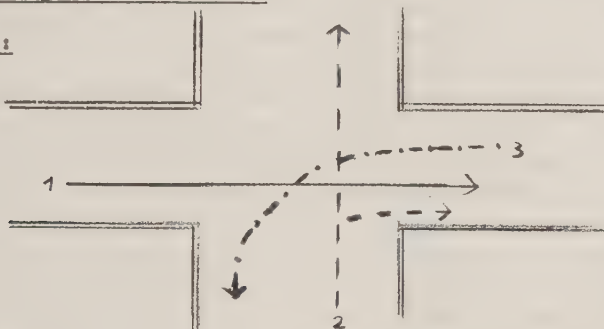
Die Vorfahrtregelung in § 13 I StVO betrifft nur die Fälle, die an Straßenkreuzungen und -einmündungen auftauchen. Unter Straßenkreuzung in diesem Sinne versteht man, daß sich zwei oder mehr Straßen so schneiden, daß sich beide über den Schnittpunkt hinaus fortsetzen¹⁾. Dagegen ist jedes Zusammentreffen zweier oder mehrerer Straßen mit nur einer Straßenfortsetzung eine Straßeneinmündung. Die einmündende Straße setzt sich also nicht jenseits der Straße, auf die sie stößt, fort. Der Begriff der Einmündung ist ebenso wie der der Kreuzung unbestritten²⁾. Zu den Straßeneinmündungen zählen auch die Wegegabelungen. Bei ihnen besteht im gleichen Maße die Gefahr eines Zusammenstoßes. Auch hier treffen die Fahrlinien

-
- 1) Vgl. a) BayObLG, Urt.v.19.6.1934 = JW 34,2420 = HRR 35, Nr.233
b) Floegel-Hartung aaO, Anm.5 zu § 13 StVO = S.400
c) Müller aaO, S.871
2) Vgl. a) BGH, Urt.v.12.4.1951 = VRS 3,180 = MDR 51,412 = DAR 51,96
b) Floegel-Hartung aaO, Anm.6 zu § 13 StVO = S.401
c) Müller aaO, S.871

der beteiligten Fahrzeuge aufeinander bzw. berühren sich. Da auch hier ein echter Vorfahrtfall gegeben ist, finden die Vorfahrtregeln Anwendung. Das ist allgemein anerkannt¹⁾.

aa. Gleichgeordnete Straßen.

Fall 1 :



Im Verhältnis 1 zu 2 kommt 2 von rechts. Er hat deshalb die Vorfahrt vor 1, § 13 I StVO. Dabei spielt es keine Rolle, ob 2 geradeaus fährt oder rechtsabbiegt. Denn auch dann, wenn 2 rechts abbiegt, liegt ein Vorfahrtfall vor, da sich die Fahrlinien der beiden Fahrzeuge berühren bzw. gefährlich nahekommen. 1 kann praktisch auch kaum feststellen, ob 2 sein rechtes Blinklicht betätigt; er muß so oder so warten. Deshalb ist es nur sinnvoll, wenn 2 auch in dem Fall die Vorfahrt vor 1 hat, wenn er rechts abbiegt. Ob 2 gegenüber 1 auch vorfahrtberechtigt ist, wenn er nach links abbiegt, wird im Verhältnis 3 zu 2 besprochen. Das Vorfahrtrecht von 2 gegenüber 1 im Falle, daß 2 geradeaus fährt oder rechts abbiegt, wird zu Recht allgemein anerkannt²⁾. Eine andere Auslegung ließe sich mit § 13 StVO auch nicht vereinbaren.

-
- 1) Vgl. a) RG, Urt.v.5.3.1931 = RG St 65,209
b) OLG München, Urt.v.18.2.1938 = DAR 38,370
c) OLG Köln, Urt.v.10.10.1952 = DAR 53,20
d) Müller aaO, S.871
- 2) Vgl. a) OLG Breslau, Urt.v.28.3.1939 = DR 39,1153 = HRR 39 Nr. 997
b) BayObLG, Urt.v.10.10.1951 = BayObLG St 1, 520 Nr.168 = VRS 4,141 = DAR 52,61 Nr.52
c) Floegel-Hartung aaO, Anm.8 zu § 13 StVO, Randnote 32 = S.409
d) Müller aaO, S.872 (erst ab 17. Auflage!)
e) Mittelbach DAR 58,117 (121)

Im Verhältnis 2 zu 3 kommt 3 von rechts. Nach dem Grundsatz des § 13 I StVO müßte 3 die Vorfahrt zustehen. Dies ist jedoch keineswegs die allgemeine Ansicht. Die ältere Rechtsprechung¹⁾ sah im Verhältnis 2 zu 3 überhaupt keinen Vorfahrtfall als gegeben an, da weder ein Kreuzen noch ein Berühren der Fahrlinien gegeben wäre. Dabei wurden zwei Gesichtspunkte verkannt. Einmal ist damit dem Zweck der Vorfahrtregelung, Zusammenstöße zu vermeiden, nicht Genüge getan. Zum anderen wird übersehen, daß sich das Vorfahrtrecht auf die ganze Breite der Fahrbahn erstreckt. Führe 2 nämlich geradeaus, dann stünde das Vorfahrtrecht von 3 außer Zweifel. 3 darf dann also auch die linke Fahrbahnseite benutzen. Nach dieser älteren Rechtsprechung darf 3 dies aber nicht, wenn 2 nach rechts einbiegt, weil dann kein Vorfahrtfall gegeben sei. 3 kann aber vorher nie genau wissen, ob der von links kommende Verkehrsteilnehmer geradeaus fährt oder nach rechts abbiegt. Das RG hat dann mit dieser Rechtsprechung gebrochen²⁾ und einen Vorfahrtfall als vorliegend angesehen und dementsprechend 3 als vorfahrtberechtigt erklärt. Der entscheidende Gesichtspunkt in der Begründung war der Umstand, daß sich das Vorfahrtrecht auf die ganze Breite der Fahrbahn erstreckt. Die neuere Rechtsprechung³⁾ ist der Ansicht des RG gefolgt und bejaht ebenfalls im Verhältnis von 2 zu 3 einen Vorfahrtfall. In der Literatur vertreten Floegel-Hartung⁴⁾ und Mittelbach⁵⁾ gleichfalls diese Auffassung. Dagegen meint Müller⁶⁾, daß die Behandlung dieses Falles nach den Vorfahrtregeln nicht befriedigen könne. Die Rechtsprechung sei zu Unrecht von dem Grundsatz abgewichen, daß ein Vorfahrtfall zwei sich kreuzende Fahrlinien voraussetze. Sie habe damit den Boden eines klar

1) Vgl. a) OLG Dresden, Urt.v.20.12.1938 = HRR 39 Nr.609

b) OLG München, Urt.v.23.5.1939 = DAR 39,271

2) Urt.v.21.10.1941 = RGZ 167,357 = DR 42,176 = RdK 42,104 = Recht 1942 Nr.389

3) Vgl. a) OLG Celle, Urt.v.4.1.1956 = NJW 56,315 = DAR 56,196

b) OLG Stuttgart, Urt.v.27.1.1956 = NJW 56,722

c) BGH, Urt.v.28.10.1953 = NJW 54,149 = VRS 6,11 = DAR 53,240 = VersR 53,482

4) aaO, Anm. 4c zu § 13 StVO = S.394

5) DAR 58,117 (121 unter VI 1b)

6) aaO, S.872/73

abgestecktem Tatbestandes verlassen und Unsicherheit in die Vorfahrtregeln gebracht. Die Behandlung dieses Falles nach den Vorfahrtregeln sei nur dann denkbar, wenn sich der Einbiegende vorschriftswidrig verhalte und nicht den erforderlichen weiten Bogen mache. Der Auffassung Müllers muß entgegengehalten werden, daß er genau wie die frühere Rechtsprechung den Grundsatz, daß sich das Vorfahrtrecht auf die ganze Breite der Fahrbahn erstreckt, nicht genügend berücksichtigt. Zum anderen wird er dem ständig wachsenden Bedürfnis nach größtmöglicher Sicherheit im Straßenverkehr, zu der die Vorfahrtregeln gerade beitragen sollen, nicht gerecht. Schließt man aber die erwähnte Verkehrslage nicht unter die Vorfahrtfälle ein, dann muß mit einem Zusammenstoß immer gerechnet werden, wenn der Linksabbieger seine rechte Fahrbahnseite aus irgendwelchen Gründen nicht einhalten kann. Es ist daher davon auszugehen, daß im Verhältnis 3 zu 2 ein Vorfahrtfall gegeben ist. Da 3 von rechts kommt, muß ihm auch die Vorfahrt zustehen, wenn er links abbiegt. 2 muß nämlich ohnehin warten, bis 3 sich in der Mitte der von 2 benutzten Fahrbahn befindet. Denn wegen des weiten Bogens, den 3 beim Linksabbiegen gemäß § 8 III 1 StVO zu machen hat, kann 2, wenn 3 kein Zeichen zum Abbiegen gibt, oft erst dann feststellen, wohin 3 fährt, wenn sich dieser auf der Mitte der Fahrbahn von 2 befindet. Es besteht also in dem Fall, daß man 2 beim Linksabbiegen von 3 diesem gegenüber die Vorfahrt einräumt, eine größere Gefahr für einen Zusammenstoß, als wenn 3 die Vorfahrt zustünde. Die entgegengesetzte Auffassung Müllers¹⁾, der 2 beim Linksabbiegen von 3 die Vorfahrt gewähren will, wenn er geradeaus fährt, ist abzulehnen, weil sie Unsicherheit in die Vorfahrtregeln bringt und einer zügigen Verkehrsabwicklung entgegen steht. 3 hat deshalb die Vorfahrt vor 2. Es spielt dabei keine Rolle, ob 3 geradeaus fährt oder abbiegt oder ob 2 geradeaus fährt oder abbiegt.

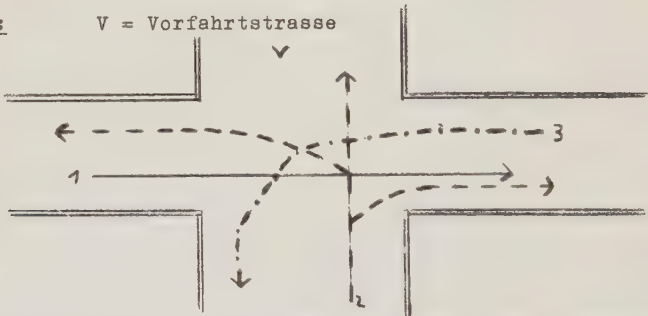
Das Verhältnis von 3 zu 1 betrifft den Fall des § 8 III 3 StVO. 3 muß warten und 1 vorfahren lassen.

1) aaO, S.873

Zusammenfassend ergibt sich die interessante Feststellung, daß keiner der 3 Fahrer den absoluten Vorrang hat. Keiner darf zuerst fahren! 3 nicht, weil er 1 vorfahren lassen muß; 1 nicht, weil er gegenüber 2 wartepflichtig ist und 2 nicht, weil er 3 die Vorfahrt gestatten muß. Die Verkehrslage, die auch in der Praxis immer wieder auftaucht, läßt sich an Kreuzungen mit gleichgeordneten Straßen nur durch eine Verständigung unter den Verkehrsteilnehmern lösen.

bb. Kreuzung mit bevorrechtigter Straße.

Fall 2 :



Im Unterschied zu Fall 1 ist hier eine Straße bevorrechtigt. Den Fahrern der Vorfahrtstraße ist dadurch gegenüber denen aus der Seitenstraße ein Vorfahrtrecht eingeräumt. 2 ist gegenüber 1 vorfahrtberechtigt, wenn 2 geradeaus fährt oder rechts abbiegt. Daran bestehen keine Zweifel¹⁾, da auch beim Einbiegen nach rechts ein Vorfahrtfall gegeben ist²⁾. Ungeklärt dagegen sind die Fragen, ob 2 gegenüber 1 auch die Vorfahrt hat, wenn er links abbiegt, und wie sich das Verhältnis von 2 zu 3 bestimmt. Dabei taucht das Problem auf, ob es überhaupt sinnvoll sein kann, das Vorfahrtrecht von 2 davon abhängig zu machen, in welche Richtung er von der Kreuzung aus weiterfährt. Das OLG Oldenburg³⁾, das BayObLG⁴⁾ und Floegel-Hartung⁵⁾ vertreten den Standpunkt, daß es gleich-

1) Vgl. OLG Oldenburg, Urt.v.27.11.1951 = VRS 4,213

2) Siehe Mittelbach DAR 58,117 (122 unter VI 2a)

3) Urt.v.1.4.1952 = NJW 52,756 = DAR 52,126 = Nds Rpfl 52,122

4) Urt.v.15.2.1955 = VRS 8,376 (unter Nr.4)

5) aaO, Anm.9 zu § 13 StVO, Randnote 33 = S.409/10

gültig sein müsse, wohin 2 fahre. Er habe in jedem Fall gegenüber den aus den Nebenstraßen kommenden Verkehrsteilnehmern die Vorfahrt. Sie stützen ihre Auffassung auf eine Entscheidung des RG¹⁾, in der betont wird, daß der Zweck der Vorfahrt, den Verkehr auf der Hauptstraße zügig zu gestalten, nicht erreicht werde, wenn man von dem Verkehrsteilnehmer, der von der bevorrechtigten Straße abbiegt, verlange, daß er die von links bzw. rechts kommenden Fahrzeuge vorfahren zu lassen habe. Die bisher überwiegende Meinung, die vom BGH²⁾, dem OLG Stuttgart³⁾, dem OLG Hamm⁴⁾ sowie von Dalcke⁵⁾ und Müller⁶⁾ vertreten wurde, gewährte dem Benutzer der bevorrechtigten Straße das Vorfahrtrecht nur insoweit, als er auf ihr weiterfahren wollte, nicht aber beim Einbiegen in eine Seitenstraße. Das OLG Stuttgart begründete seine Ansicht damit, daß das Vorfahrtrecht aufhöre, wenn der Vorfahrtberechtigte die Fluchtlinie der bevorrechtigten Straße verlassen habe. Dieser These kann nur insoweit zugestimmt werden, als das Vorfahrtrecht in dem Augenblick aufhört, in dem sich der Vorfahrtberechtigte nicht mehr auf der Hauptstraße befindet. Das ist aber eine Selbstverständlichkeit. Das OLG Stuttgart will dem Berechtigten die Vorfahrt aber schon früher nehmen. Es berücksichtigt dabei aber nicht genügend, daß sich das Vorfahrtrecht auf die ganze Breite der Fahrbahn erstreckt und deshalb nicht schon bei Verlassen der Fluchtlinien aufhören kann. Dieser Grundsatz wird auch vom OLG Hamm nicht ausreichend beachtet. Es ist der Auffassung, daß beim Abbiegen von der Vorfahrtstraße nach rechts gegenüber dem von rechtskommenden und nach links abbiegenden Verkehrsteilnehmer kein Vorfahrtfall vorliege, da die Fahrlinien sich nicht berührten; der Linksabbieger müsse gemäß § 8 III 1 StVO einen weiten Bogen machen, so daß sich bei verkehrsgemäßer Weise die Fahrlinien nicht gefährlich nahekämen. Daß es sich bei

1) Urt.v.26.1.1942 = RG St 76,42

2) Urt.v.30.1.1953, VI ZR 32/52, = VRS 5,176 = DAR 53,75

3) Urt.v.11.5.1956 = VRS 11,391

4) Urt.v.21.7.1953 = VRS 6,66

5) aaO, Anm.2 zu § 13 StVO

6) aaO, S.880

dieser Verkehrslage um einen Vorfahrtfall handelt, ist bereits weiter oben unter aa. gesagt worden. Dem Benutzer der Vorfahrtstraße muß das Vorrecht zustehen ohne Rücksicht darauf, ob er geradeaus fährt oder nicht. Nur so kann, wie das RG in der erwähnten Entscheidung mit Recht betont, ein zügiger Verkehr auf der bevorrechtigten Straße gewährleistet werden. Müller macht bereits eine Einschränkung. Er will dem von der Vorfahrtstraße nach links einbiegenden Fahrzeug die Vorfahrt gegenüber dem von links kommenden versagen, aber gegenüber dem von rechts kommenden gewähren. Diese Auffassung zeigt, daß die These der bisher herrschenden Meinung, nach der dem von der bevorrechtigten Straße abbiegenden Verkehrsteilnehmer kein Vorfahrtrecht zustehe, der Verkehrslage nicht gerecht wird. Sie trägt nicht zu einer zügigen Verkehrsabwicklung bei. Denn fährt 2 geradeaus, dann hat er gegenüber 3 die Vorfahrt. Biegt er aber links ab, dann müßte er anhalten. Berücksichtigt man, daß beim Linksabbiegen ein weiter Bogen zu machen ist, so folgt das Abbiegen in der Regel erst, wenn die Querstraße bis zur Hälfte befahren ist. 3 kann also erst in diesem Zeitpunkt -- das linke Blinklicht kann er ohnehin nicht sehen -- wissen, ob er vorfahren darf oder nicht. Diese Abwicklung des Verkehrs muß zwangsläufig zu Unklarheiten führen. Eine einfache und vernünftige Regelung ist nur dann gegeben, wenn der Benutzer der bevorrechtigten Straße die Vorfahrt unabhängig davon hat, ob er geradeaus fährt oder nach links bzw. rechts abbiegt. Ein weiterer Vorzug dieser Regelung besteht darin, daß hierdurch -- im Gegensatz zu gleichgeordneten Straßen -- ein klarer absoluter Vorrang entsteht. Denn jetzt fährt 2 zuerst, dann 1 und zuletzt 3. Bei der These der herrschenden Meinung läßt sich auch diese Verkehrslage nur durch Verständigung lösen. Wie sehr das Vorfahrtrecht von 2 in der letzten Zeit Gegenstand der Erörterungen war, zeigt der Vorlegungsbeschluß des OLG Düsseldorf¹⁾, in dem die bisher herrschende Meinung abgelehnt wird. Das OLG Düsseldorf will dem Benutzer der bevorrechtigten Straße die Vorfahrt unterschiedslos gewähren. Erfreulicherweise hat der BGH²⁾ auf diesen Beschluß hin seine

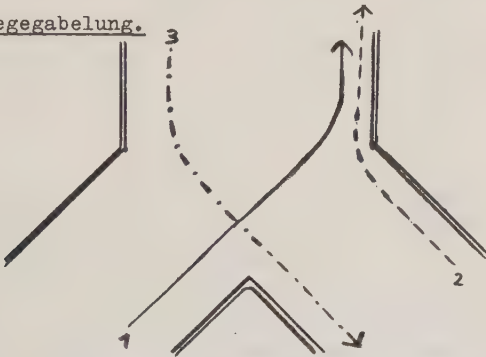
1) Beschl. v. 18.6.1958 = NJW 58,1208

2) Beschl. v. 7.1.1959 - 4 StR 313/58 - = NJW 59,638 = VRS 16,309

bisher vertretene Ansicht aufgegeben und sich der Auffassung des vorlegenden Gerichts angeschlossen unter Hinweis auf den Gesichtspunkt der zügigen Verkehrsabwicklung. Diesem Erfordernis könne man nur dadurch gerecht werden, daß man 2 unterschiedslos die Vorfahrt einräume. 2 hat also die Vorfahrt, wenn er geradeaus fährt und wenn er abbiegt. Die Benutzer der Nebenstraße sind in jedem Fall gegenüber 2 wartepflichtig.

cc. Die Wegegabelung.

Fall 3 :



Die Verkehrslage im Fall 3 zeigt, daß man zu Recht die Wegegabelungen zu den Wegeeinmündungen im Sinne des § 13 StVO rechnet. Wollte man die Vorfahrtbestimmungen bei Wegegabelungen überhaupt nicht anwenden, so würde das zu einer Gefährdung des Straßenverkehrs führen. Darauf hat bereits das RG¹⁾ zutreffend hingewiesen.

Maßgebend für die Vorfahrt in diesem Fall ist der Grundsatz "rechts vor links" des § 13 I StVO. In der praktischen Auswirkung zeigen sich keine Schwierigkeiten. Im Verhältnis 1 zu 2 kommt 2 von rechts. Ihm steht daher die Vorfahrt zu. Dasselbe muß auch im Verhältnis 1 zu 3 gelten. Da 1 von rechts kommt, steht ihm die Vorfahrt zu. Im Verhältnis 2 zu 3 liegt kein Vorfahrtfall vor. Vielmehr handelt es sich hier um ein Begegnen zweier Fahrzeuge. Weder schneiden sich die Fahrlinien von 2 und 3, noch berühren sie sich. Biegt 3 nicht nach links,

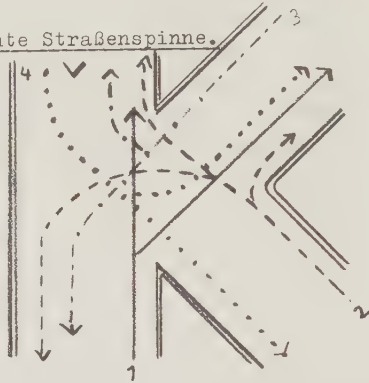
1) Urt.v.5.3.1931 = RG St 65,209

sondern nach rechts ab, dann liegt aus den gleichen Gründen kein Vorfahrtfall im Verhältnis zu 1 vor.

dd. Die sogenannte Straßenspinne.

Fall 4 :

V=Vorfahrt-
straße



Nach der unter bb. vertretenen Ansicht, daß dem Benutzer der Vorfahrtstraße das Vorrecht auch beim Abbiegen in eine Nebenstraße zustehe, steht in diesem Fall 1 gegenüber 2 und 3 die Vorfahrt zu. Das Verhältnis 1 zu 4 bestimmt sich nach § 8 III 3 StVO. Es wird im Rahmen dieser Bestimmung zu erörtern sein. Aus denselben Gründen, die für 1 maßgebend sind, hat 4 die Vorfahrt gegenüber 2 und 3. Zu klären bleibt das Verhältnis von 2 zu 3. Hier steht 3 die Vorfahrt gegenüber 2 aus dem Grundsatz des § 13 I StVO: "rechts vor links" zu¹⁾. Das gilt sowohl für den Fall, daß beide nach rechts abbiegen als auch für den Fall des beiderseitigen Linksabbiegens; in beiden Fällen berühren sich die Fahrlinien. Biegt 2 nach rechts und 3 nach links ab, dann liegt sogar ein Kreuzen der Fahrlinien vor. 3 hat also auch in dieser Lage die Vorfahrt. In dem umgekehrten Fall dagegen, in dem 3 nach rechts und 2 nach links abbiegt, kommt ein Vorfahrtfall ersichtlich nicht in Betracht.

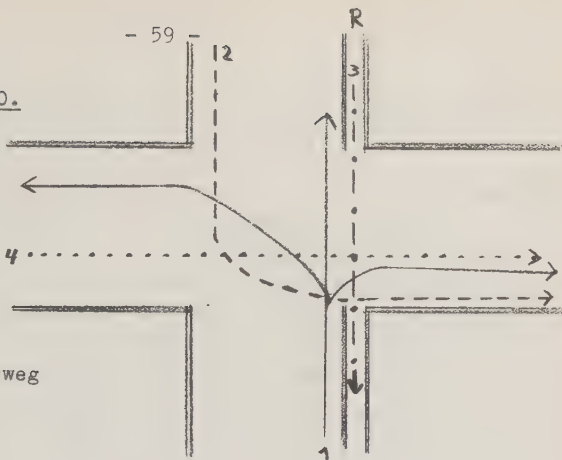
1) Vgl. a) Floegel-Hartung aaO, Anm 8 zu § 13 StVO, Randnote 32 = S.409

b) OLG Stuttgart, Urt.v.27.1.1956 = NJW 56,722

b. § 8 III 3 StVO.

Fall 5 :

R = Radfahrweg



Der klassische Fall des § 8 III 3 StVO liegt hier im Verhältnis von 1 zu 2 vor, wenn 1 geradeaus fährt. 2 ist gemäß § 8 III 3 StVO wartepflichtig.

In dieser Verkehrslage tauchen noch andere Fragen auf. Zunächst sei der Ausgangsfall dahin abgeändert, daß 1 nicht geradeaus fährt, sondern rechts abbiegt. Diese Lage läßt sich nur nach § 13 I StVO sinnvoll lösen. Da 1 von rechts kommt, hat er die Vorfahrt¹⁾. Denn es ist nicht einzusehen, warum in diesem Fall das Vorrecht von 1 etwa deshalb nicht gelten soll, weil er abbiegt. Biegt 1 nach links ab, dann sind 1 und 2 Linksabbieger im Sinne des § 8 III 3 StVO. 1 hat gegenüber 2 solange die Vorfahrt, als er noch geradeaus fährt. 2 muß dann, da er sich zu diesem Zeitpunkt schon im Abbiegevorgang befindet, warten. Umgekehrt muß 1 beim Abbiegen warten, solange 2 noch geradeaus fährt und noch nicht zum Abbiegen angesetzt hat. Das bedeutet also, daß beide Fahrzeuge aneinander herumfahren müssen. Soweit das im Einzelfall - z.B. bei Lastzügen wegen ihrer Länge - nicht möglich ist, bleibt nur der Ausweg, daß sich die Fahrer - etwa durch Zeichen - darüber verständigen, daß einer zuerst abbiegt, während der andere wartet, oder daß beide gleich scharf nach links einbiegen, ohne einander zu umfahren.

1) Vgl. OLG Hamm, Urt.v.21.12.1951 = VRS 4,140

Eine andere Frage ergibt sich dann, wenn sich auf der rechten Seite der Straße ein Radfahrweg befindet, auf dem auch Gegenverkehr stattfindet. Soll nun im Verhältnis des Radfahrers (3) zu 2 der zuletzt genannte Verkehrsteilnehmer die Vorfahrt haben, weil er von rechts kommt, oder soll der Radfahrer vorfahren, weil er seine Richtung beibehält, während 2 abbiegt? Dieses Problem ist, soweit ersichtlich, weder in der Literatur noch in der Rechtsprechung behandelt. Für beide Verkehrsteilnehmer ließe sich aus den genannten Gesichtspunkten ein Vorfahrtrecht begründen. Der Grundsatz des § 13 I StVO, rechts vor links, wiegt jedoch stärker. Im Verhältnis 3 zu 4 ist 3 wartepflichtig, da 3 von links kommt. Es ist nun nicht einzusehen, inwiefern die Wartepflicht davon abhängen soll, ob der von rechts kommende Verkehrsteilnehmer vorher geradeaus gefahren ist oder eingebogen ist. 2 muß daher auch die Vorfahrt gegenüber 3 zustehen. Diese Lösung dient auch einer reibungslosen Verkehrsabwicklung am besten. Denn es muß dafür gesorgt werden, daß die Kreuzung so schnell wie möglich von Fahrzeugen geräumt wird.

Ähnlich taucht das Problem im Verhältnis 1 zu 3 auf, wenn 1 nach rechts abbiegt. Das OLG Celle¹⁾ hat hier mit einer entsprechenden Anwendung des § 8 III 3 gearbeitet und die Auffassung vertreten, 1 müsse 3 erst vorbeifahren lassen, ehe er einbiegen könne. Diese Begründung befriedigt aber nicht. Maßgebend für die Verkehrslage muß § 13 I StVO sein. Die Situation ist die gleiche wie im Fall 2 zu 3 und im Fall 4 zu 3. Es leuchtet auch hier nicht ein, daß die Wartepflicht davon abhängen soll, daß der von rechts kommenden Verkehrsteilnehmer vorher geradeaus gefahren ist. Da 1 von rechts kommt, ist er gegenüber 3 vorfahrtberechtigt.

Bei der Beurteilung von Fall 5 kann es dahin gestellt, ob die Straße, von der 1 und 2 kommen, bevorrechtigt ist oder nicht. Denn die behandelten Vorfahrtfragen tauchen alle auf derselben Straße auf.

1) Urt.v.19.4.1958 = Nds Rpfl 58,165

V. Das falsche Überholen.

1. Der Begriff des Überholens.

Unter "Überholen" im Sinne der StVO ist das Vornhinter-
vorbeifahren an einem sich in gleicher Richtung auf derselben
Straße bewegendem Verkehrsteilnehmer zu verstehen. Diese Defi-
nition ist in der Rechtsprechung der letzten 30 Jahre immer
wieder zu finden¹⁾. Auch Floegel-Hartung²⁾ und Müller³⁾ haben
diese Begriffsbestimmung übernommen. Nach der angeführten De-
finition ist erforderlich, daß sich der Eingeholte bewegt.
Steht er, dann kommt lediglich ein Vorbeifahren in Betracht.
Fahrzeuge, die kurz anhalten und die Stellung eines sich be-
wegenden Fahrzeuges nicht aufgeben, werden ebenfalls über-
holt⁴⁾. Das gilt aber nicht für einen Omnibus, der am Fahr-
bahnrand hält, um Fahrgäste ein- und aussteigen zu lassen; an
diesem Omnibus wird nur vorbeigefahren⁵⁾. Entgegen der Auffas-
sung des OLG Hamm⁶⁾ wird auch an einer haltenden Straßenbahn
lediglich "vorbeigefahren". Aus diesem Grunde dürfte der Ge-
setzgeber auch in § 9 III StVO formuliert haben:

"Wenn an Haltestellen von Schienenfahrzeugen die
Fahrgäste auf der Fahrbahn ein- und aussteigen, darf nur
mit mäßiger Geschwindigkeit und nur in einem solchen Ab-
stand vorbeigefahren werden..."

-
- 1) Vgl. a) OLG Hamburg, Urt.v.20.10.1927 = HRR 28 Nr.585
b) BayObLG, Urt.v.13.12.1927 = GA 73,139 = JW 28,1750
Nr.4
c) OLG Dresden, Urt.v.17.6.1930 = DRZ 30,426 Nr.632
d) RG, Urt.v.21.10.1941 = RGZ 167,357 = DR 42,176 =
Recht 42 Nr.389 -nur Leitsatz-
e) OLG Hamm, Urt.v.21.12.1951 = VRS 4,140
f) BGH, Urt.v.15.12.1953 = VRS 6,155
g) BayObLG, Urt.v.14.9.1955 BayObLG St 5,142
h) OLG Köln, Urt.v.14.10.1955 = MDR 56,353 = Verk Mitt
56,47
- 2) aaO, Anm. 4 zu § 10 StVO, Randnote 8 = S.315
- 3) aaO, S.837
- 4) Vgl. a) Müller aaO, S.837
b) Siehe Fußnote 2
c) KG, Urt.v.24.5.1956 = VRS 11,70
d) Schönke-Schröder aaO, Anm.II 4b zu § 315a StGB =
S.1131/32
- 5) Vgl. a) Siehe Fußnote 1d
b) BayObLG, Urt.v.21.5.1951 = DAR 51,146 Nr.75
c) Siehe Fußnote 1h
- 6) Urt.v.28.2.1956 = VRS 11,205

Ein Überholen kommt ferner nicht in Betracht, wenn im Mehrreihenverkehr eine Fahrzeugreihe schneller als die andere fährt, oder wenn an einer Kreuzung ein Fahrzeug schneller als das andere anfährt. Dies ist in Rechtsprechung¹⁾ und Literatur²⁾ allgemein anerkannt. Anderer Auffassung ist offensichtlich Wimmer³⁾, der in dem Fall, daß von zwei an einer Kreuzung nebeneinander wartenden Fahrzeugen das eine schneller als das andere anfährt, von einem Überholen spricht. Der herrschenden Auffassung ist der Vorzug zu geben, da in den genannten Fällen praktisch zwei Fahrbahnen zur Verfügung stehen, so daß von einem Überholen, das nur auf ein und derselben Fahrbahn stattfindet, nicht mehr gesprochen werden kann.

In diesem Zusammenhang taucht auch die Frage auf, ob auch ein Fußgänger "überholt" wird oder ob man an ihm lediglich "vorbeifährt". Zählt man nämlich auch den Fußgänger zu den Verkehrsteilnehmern, die überholt werden, dann ergibt sich ein Widerspruch zwischen der Fassung der §§ 10 I 1 und 37 I 3 StVO. Nach der letzten Bestimmung hat der Fußgänger außerhalb geschlossener Ortschaften die äußerste linke Straßenseite zu benutzen. Andererseits ist er aber gemäß § 10 I 1 StVO links zu überholen. Als der Gesetzgeber die Regelung des § 37 I 3 StVO traf, hätte er also eine entsprechende Änderung des § 10 StVO herbeiführen müssen. Daß er dies nicht getan hat, läßt sich dahin erklären, daß er davon ausging, ein Fußgänger werde nicht "überholt". Demgegenüber vertritt Floegel-Hartung⁴⁾ unter Hinweis auf eine Entscheidung des RG vom 20.8.1935⁵⁾ den Standpunkt, daß der Fußgänger auch ein Verkehrsteilnehmer sei und deshalb "überholt" werde. Diese Begründung vermag nicht zu überzeugen. Wenn auch in vielen

1) Vgl. insbesondere

a) BayObLG, Urt.v.11.7.1951 = DAR 52,61 Nr.51

b) OLG Stuttgart, Urt.v.1.8.1952 = VRS 4,617

2) Vgl. a) Floegel-Hartung aaO, Anm. 4 zu § 10 StVO, Randnote 9 = S.316

b) Müller aaO, S.837

3) DAR 59,1 (4 unter II)

4) aaO, Anm. 4 zu § 10 StVO, Randnote 9 = S.316

5) JW 35,3110 Nr.21

Entscheidungen oberer Gerichte¹⁾ die Rede von einem Überholen des Fußgängers ist, so wird aber auch teilweise von einem Überholen nur im Verhältnis zweier Fahrzeuge zueinander gesprochen²⁾. Mit dem Sinn und Zweck des § 10 StVO, der für bestimmte Fälle ein Überholen untersagt, läßt es sich schlecht vereinbaren, wenn man auch das Vorrüberfahren an einen Fußgänger als ein Überholen ansieht. Dann dürfte beispielsweise gemäß § 10 I 4 StVO an unübersichtlichen Straßenstellen kein Radfahrer mehr an einem Fußgänger vorbeifahren! Überträgt man den Grundsatz, nach dem bei einem kurzen Anhalten des Fahrzeugs, das die Stellung eines sich bewegenden Fahrzeugs nicht aufgegeben hat, noch ein Überholen und nicht ein Vorbeifahren in Betracht kommt, auf die Fußgänger, so würde das ebenfalls zu einem unbefriedigenden Ergebnis führen. Ein Fußgänger dürfte demnach nicht überholt werden, wenn er einen Augenblick stehen bleibt - beispielsweise, um sich eine Zigarre anzuzünden -, wohl aber dann, wenn er sich auf der Fahrbahn stehend mit einem anderen Menschen unterhält, weil dann kein "Anhalten" mehr vorliegt und an ihm lediglich "vorbeigefahren" wird.

Für ein Verbot, das einem Radfahrer das Überholen eines Fußgängers an einer unübersichtlichen Stelle untersagt, besteht kein Bedürfnis. Denn bei dieser Verkehrslage ist auch an einer unübersichtlichen Stelle eine erhöhte Gefährdung des Straßenverkehrs nicht zu erwarten. Bei zwei Fahrzeugen, von denen das eine das andere an einer unübersichtlichen Stelle überholt, liegt dagegen eine Gefährdung schon näher. Einmal nehmen diese mehr Platz auf der Straße ein; zum anderen dauert der Überholvorgang wesentlich länger als das Vorrüberfahren an einem Fußgänger, gleich, ob dieser steht oder geht.

-
- 1) z.B.: a) RG, Urt.v.25.5.1936 = JW 36,2793 Nr.7
b) OLG Königsberg, Urt.v.23.1.1939 = HRR 39 Nr.992
c) OLG Braunschweig, Urt.v.31.8.1951 = VRS 4,294
d) BGH, Urt.v.6.11.1952 = VRS 5,46
e) OLG Celle, Urt.v.9.3.1955 = MDR 55,310 = VRS 8,368 = Verk Mitt 55,11
f) BayObLG, Urt.v.14.5.1958 = DAR 59,19
- 2) a) Schönke-Schröder aaO, Anm. II 4b zu § 315a StGB = S.1131
b) OLG Hamburg, Urtv.20.10.1927 = HRR 28,Nr.585
c) OLG Köln, Urt.v.14.10.1955 = MDR 56,353 = Verk Mitt 56,47

Geht man aber davon aus, daß ein Fußgänger ebenso wie ein Fahrzeug "überholt" wird, dann müßte man - konsequenterweise - auch für Fußgänger untereinander die Vorschriften über das Überholen gelten lassen. Denn es wäre dann nicht einzusehen, warum zwar ein Fußgänger überholt werden, nicht aber selbst überholen kann. Dies wäre sicherlich ein unmögliches Ergebnis. Dazu führt aber die Auffassung der zitierten Rechtsprechung und Literatur, die davon ausgeht, daß auch der Fußgänger überholt wird. Da sich dies mit dem Sinn der Überholvorschriften nicht verträgt, ist es richtiger, wenn man bei dem Vorrüberfahren an einem Fußgänger nicht von einem "Überholen", sondern nur von einem "Vorbeifahren" spricht.

Für § 315a I 4 StGB ist diese Feststellung von besonderer Wichtigkeit, da damit sämtliche Fälle, in denen ein Fahrzeug in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Weise in einem zu geringen seitlichen Abstand an einem Fußgänger vorbeifährt und dadurch eine Gemeingefahr herbeiführt, nicht den Tatbestand des § 315a I 4 StGB erfüllen. Es liegt kein falsches Überholen vor.

Dagegen ist es durchaus gerechtfertigt, bei maschierenden Truppen, Festzügen und dergleichen von einem Überholen zu sprechen. Denn diese Züge nehmen im Straßenverkehr einen solch großen Platz ein, daß durch ein Vorrüberfahren anderer Verkehrsteilnehmer immer die gleiche erhöhte Gefährdung besteht wie bei dem Überholen von Fahrzeugen untereinander.

2. Das falsche Überholen im allgemeinen.

Da der Sinn der besonderen Vorschriften der StVO über das Überholen darin liegt, eine Gefährdung des Straßenverkehrs durch die beeengte Verkehrslage, die durch den Überholvorgang hervorgerufen wird, zu vermeiden, muß als "falsch" im Sinne des § 315a I 4 StGB jedes Überholen angesehen werden, das diesem Grundsatz nicht Rechnung trägt. Insbesondere ist ein Überholen daher nicht nur dann falsch, wenn statt links rechts überholt wird. Vielmehr ist "falsch" schon jeder Verstoß gegen die Sorgfaltspflichten, die bei dem gesamten Überholvorgang zu beachten sind. Das ist einhellige

Meinung in Literatur und Rechtsprechung¹⁾.

Der Überholvorgang beginnt mit dem Ausscheren nach links und endet erst, wenn sich der Überholende vor den Eingeholten gesetzt hat. Sämtliche Verstöße während dieses Vorgangs stellen ein falsches Überholen dar. Lediglich beim Rechtsüberholen ist der Überholvorgang schon dann abgeschlossen, wenn der Überholende mit der ganzen Länge seines Fahrzeugs den Eingeholten hinter sich gelassen hat. Sich daran anschließende Verkehrswidrigkeiten stellen kein falsches Überholen mehr dar²⁾.

Aus der Tatsache, daß die Sorgfaltspflichten des Überholenden den ganzen Überholvorgang umfassen, ergibt sich die Folge, daß bereits jeder Beginn und Versuch, einen Verkehrsteilnehmer vorschriftswidrig zu überholen, ein falsches Überholen bedeutet. Denn der Überholende hat das Gebot, jede mögliche Gefährdung, die sich aus dem Überholvorgang ergeben kann, zu vermeiden, bereits übertreten. Folgendes Beispiel mag dies veranschaulichen: Ein Kraftfahrer will an einer unübersichtlichen Stelle einen Omnibus überholen. Als er etwa in Höhe des Führerhauses ist, merkt er, daß er den Überholvorgang nicht beenden kann, ohne eine Kollision zu vermeiden. Deshalb zieht er seinen Wagen wieder zurück. Zwar ist das Überholen hier noch nicht beendet. Aber trotzdem liegt ein falsches Überholen vor, da er die zu beachtenden Sorgfaltsvorschriften schon übertreten hat. Meistens wird es auch so sein, daß sich die Unfälle bei dem Überholvorgang, also noch vor dessen Abschluß, ereignen. Eine andere Auslegung des falschen Überholens würde dem Bedürfnis nach größtmöglicher Sicherheit im Straßenverkehr nicht gerecht. Deshalb kann auch

1) Vgl. a) Floegel-Hartung aaO, Anm. 6b,bb zu § 315a StGB = S.1440

b) Müller aaO, S.473

c) OLG Hamm, Urt.v.13.7.1954 = VRS 7,207

d) OLG Neustadt, Urt.v.22.12.1954 = VRS 9,363

e) OLG Schleswig, Urt.v.20.4.1955 = SchlHA 55,338

f) OLG Köln, Urt.v.25.10.1957 = DAR 58,21

2) Vgl. OLG Hamm, Urt.v.21.7.1955 = DAR 55,307 Nr.163

der großzügigen Entscheidung des BayObLG vom 12.8.1952¹⁾ nicht beigetreten werden. Das BayObLG vertritt hier die Auffassung, daß der Beginn eines Überholens, das erst in einer unübersichtlichen Stelle beendet werden könne, für sich allein nicht strafbar sei. Zwar ist diese Entscheidung zu einer Zeit ergangen, als das StVSichG noch nicht galt; aber das Gericht hätte mit dieser Auffassung im Rahmen des § 315a I 4 StGB zu dem Ergebnis gelangen müssen, daß kein falsches Überholen vorliege. Das kann nicht zutreffen. Wenn ein Verkehrsteilnehmer überholen will und dabei merkt, daß er die für den Überholvorgang erforderliche Wegestrecke nicht überblicken kann, dann darf er nicht überholen. Billigt man aber die Entscheidung des BayObLG, dann darf jeder Verkehrsteilnehmer in solchen Fällen versuchen, den Überholvorgang doch noch zu schaffen. Gelingt ihm dies nicht und zieht er seinen Wagen zurück, dann hat er sich nach der Ansicht des BayObLG nicht strafbar gemacht, da der Beginn für sich allein nicht strafbar sei. Sicherlich hat er vor der unübersichtlichen Stelle seinen Versuch zu überholen aufgegeben. Er hat aber versucht, an einer unübersichtlichen Stelle zu überholen. Denn er wußte, daß er den Vorgang erst in der unübersichtlichen Stelle hätte beenden können. Da er trotzdem damit begonnen hat, liegt ein Versuch vor, verkehrswidrig zu überholen. Dieser Versuch aber stellt schon ein falsches Überholen im Sinne des § 315a I 4 StGB dar. Wie schon das RG²⁾ den Beginn eines verkehrswidrigen Überholens als strafbar ansah, betont auch die neuere Rechtsprechung³⁾, daß schon der Beginn eines verkehrswidrigen Überholens ein "falsches" Überholen sei. Im Einklang damit steht eine Entscheidung des OLG Oldenburg vom 1.4.1958⁴⁾, in der das Gericht den Versuch eines Kraftfahrers, noch vor einer Kuppe auf einer stark belebten Bundesstraße einen anderen Wagen zu überholen, als einen schweren Verstoß gegen § 10 StVO bezeichnet.

1) BayObLG St 1952, 179 = VRS 5,67 = RdK 53,98

2) Urt.v.6.2.1934 = HRR 34 Nr.692

3) Vgl. a) OLG Neustadt, Urt.v.22.5.1953 = VRS 5,428

b) KG, Urt.v.15.11.1956 = DAR 57,50

4) DAR 58,222

3. Das falsche Überholen im besonderen.

a. Das Rechtsüberholen.

Gemäß § 10 I 1 StVO ist links zu überholen. Eine Ausnahme von dieser Regel sieht Absatz 4 der Bestimmung lediglich für Schienenfahrzeuge vor. Auf Grund der eindeutigen Formulierung des § 10 StVO liegt zunächst die Annahme nahe, daß jedes Rechtsüberholen verboten ist. Die Praxis des Straßenverkehrs hat jedoch gezeigt, daß es Fälle gibt, in denen das Festhalten an dem Gebot des ausschließlichen Linksüberholens äußerst unzweckmäßig erscheint. Das ist zunächst der Fall, wenn A nach links abbiegen will, sich dementsprechend gemäß § 8 III 2 StVO einordnet und von B rechts überholt wird. Für diesen Fall bestehen keine Bedenken, ein Rechtsüberholen als zulässig anzusehen. Dies dient zugleich auch einer zügigen Verkehrsabwicklung, da B andernfalls erst weiterfahren kann, wenn A nach links abgelenkt ist. Aufschlußreich ist in diesem Zusammenhang die Feststellung von Wimmer¹⁾, daß im Staate New York das Rechtsüberholen seit 1953 erlaubt ist. Nach der dort bestehenden Vorschrift muß man die Fahrzeuge rechts überholen, die sich zum Linksabbiegen eingeordnet haben. Man darf rechts überholen auf Eisenbahnstraßen und auf Straßen, für die 2 Fahrbahnen in der gleichen Richtung zur Verfügung stehen. Für die erste Fallgruppe wäre auch in Deutschland eine dementsprechende positive gesetzliche Regelung zu begrüßen. Als zweiter Fall, in dem ein Rechtsüberholen angebracht ist, erscheint der, daß A vorschriftswidrig auf der linken Straßenseite fährt und zu erkennen gibt, daß er seine Fahrweise beibehalten wird. Hier ist ebenfalls gegen ein Rechtsüberholen des A nichts einzuwenden. Unter Berücksichtigung dieser Fälle hat sich in Rechtsprechung²⁾

1) DAR 59,1

2) Vgl. a) RG, Urt.v.26.6.1939 = DJ 39,1408 = RG St 73,239
b) BayObLG, Urt.v.18.1.1935 = JW 35,1508 Nr.29
c) OLG München, Urt.v.1.12.1936 = DAR 37,56
d) KG, Urt.v.28.2.1951 = VRS 3,260
e) OLG Köln, Urt.v.4.7.1952 = VRS 5,59
f) OLG Hamm, Urt.v.5.4.1956 = VRS 11,453
g) OLG Schleswig, Urt.v.5.12.1956 SchlHA 57,107
h) OLG Frankfurt, Urt.v.15.10.1958 = NJW 58,2076 = Verk Mitt 59,11

und Literatur¹⁾ zu Recht die Auffassung durchgesetzt, daß das Rechtsüberholen nicht ausnahmslos verboten ist, sondern bei Vorliegen eines vernünftigen Grundes durchaus gebilligt werden könne. Dabei darf aber nicht verkannt werden, daß die Fälle der 2. Gruppe besonders gefährlich sind. Es ist deshalb angebracht, ein Rechtsüberholen in diesen Fällen nur dann alsverkehrsgemäß anzusehen, wenn der Eingeholte von dem Überholenden auf dessen Überholabsicht aufmerksam gemacht worden ist, so wie der BGH dies in seiner Entscheidung vom 6.8.1953²⁾ verlangt hat.

Gerade die Tatsache der besonderen Gefährlichkeit des Rechtsüberholens hat in der letzten Zeit zu einer lebhaften Erörterung darüber geführt, ob auf der Autobahn überhaupt eine Ausnahme von der Regel des Linksüberholens zulässig sei. Anlaß zu dieser Diskussion war eine nicht veröffentlichte Entscheidung des OLG Frankfurt vom 25.6.1958³⁾, in der das Gericht die Auffassung vertrat, daß auch auf der Autobahn in Ausnahmefällen das Rechtsüberholen zulässig sei. Diese Entscheidung erregte in der Öffentlichkeit beträchtliches Aufsehen und veranlaßte Bundesverkehrsminister Seebohm zu der Erklärung⁴⁾, daß das Rechtsüberholen auf allen Straßen verboten sei. Ausnahmen seien nur im Falle eines Notstandes zulässig. Mag bei dieser Äußerung auch der Gedanke an eine Verminderung der durch das Rechtsüberholen verursachten Unfälle im Vordergrund gestanden haben, so kann ihr aber dennoch nur insoweit gefolgt werden, als sie ein grundsätzliches Verbot des Rechtsüberholens auf den Autobahnen betrifft. Damit muß zugleich die oben erwähnte Entscheidung des OLG Frankfurt abgelehnt werden. Ebenso kann der Auffassung von Floegel-Hartung⁵⁾, der das Rechtsüberholen auf der Autobahn für nicht verboten hält, nicht zugestimmt werden. Die Autobahnen verlangen wegen der auf ihr gefahrenen Geschwindigkeiten eine erhöhte Sorgfalt von ihren Benutzern. Aus Sicherheitsgründen ist es gerechtfertigt, auf Autobahnen das Rechtsüberholen für unzulässig zu erklären. Es besteht hierfür auch kein Bedürfnis, da die Fälle des Linksabbiegens

1) Vgl. a) Floegel-Hartung aaO, Anm.5 zu § 10 StVO, Randnote 10 = S.317

b) Müller aaO, S.838

2) VRS 5,607

3) 2Ss 337/58, zitiert nach dem Vorlegungsbeschluß des OLG Hamm vom 10.10.1958 in NJW 58,1800

4) Siehe "Frankfurter Allgemeine" vom 18.7.1958, Nr.163, Seite 5 oben rechts

5) aaO, Anm.6d zu § 10 StVO, Randnote 25 = S.331

auf der Autobahn ohnehin nicht auftauchen. Den hier vertretenen Standpunkt hat auch das OLG Hamm¹⁾ eingenommen und die Sache dem BGH vorgelegt, nachdem das OLG Frankfurt in einer Entscheidung vom 15.10.1958²⁾ an der in der oben zitierten Entscheidung vom 25.6.1958 vertretenen Ansicht festgehalten und das Rechtsüberholen auch auf der Autobahn als in Einzelfällen für zulässig erklärt hatte. Der BGH³⁾ hat sich mit Recht der Ansicht des OLG Hamm angeschlossen und betont, daß für die Autobahnen grundsätzlich das Rechtsüberholen verboten sei. Eine Auflockerung des Gebotes des Linksüberholens sei für den Schnellverkehr der Autobahnen nicht zu verantworten. Nur das klare Verbot des Rechtsüberholens könne den verkehrstechnischen Anforderungen des Schnellverkehrs gerecht werden.

Zusammenfassend darf festgehalten werden, daß das Rechtsüberholen unter bestimmten Voraussetzungen statthaft ist und daher nicht "falsch" im Sinne des § 315a I 4 StGB ist. Aus Sicherheitsgründen ist jedoch das Rechtsüberholen auf der Autobahn nicht zulässig.

b. Das Zweitüberholen.

Die StVO enthält keine Bestimmung, die das Überholen eines Verkehrsteilnehmers ausdrücklich verbietet, wenn dieser seinerseits gerade einen anderen Verkehrsteilnehmer überholt. Das Zweitüberholen ist nicht deshalb unzulässig, weil dann drei Fahrzeuge nebeneinander fahren⁴⁾. Ein Zweitüberholen ist aber dann unzulässig und "falsch" im Sinne des § 315a I 4 StGB, wenn die Fahrbahn so schmal ist, daß sie für ein sicheres Zweitüberholen nicht ausreicht⁵⁾. In diesem Fall darf nur derjenige überholen, der den zu Überholenden zuerst erreicht⁶⁾.

1) Beschl.v.10.10.1958 = NJW 58,1800

2) NJW 58,2076 = Verk Mitt 59,11

3) Beschl.v.7.1.1959 -4 StR 473/58- = NJW 59,442 = VRS 16,146 = DAR 59,80 = Verk Mitt 59,15

4) Vgl. BayObLG, Urt.v.20.5.1952 = NJW 52,1065 = VRS 4,529 = DAR 52,141

5) Vgl. a) BayObLG, Urt.v.2.9.1952 = VRS 5,71 = RdK 53,81
b) OLG Hamm, Urt.v.24.6.1954 = VRS 7,206

6) Vgl. BGH, Urt.v.21.12.1956 = NJW 57,502 = VRS 12,174 = VersR 57,84 = Verk Mitt 57,31

c) Der seitliche Abstand.

Eine der Hauptpflichten, die der Verkehrsteilnehmer beim Überholen zu beachten hat, ist die Einhaltung eines genügenden seitlichen Abstandes. Diese Pflicht ergibt sich nicht unmittelbar aus § 10 StVO. Dort ist nämlich nur gesagt, daß nicht rechts, sondern links überholt werden soll. Vielmehr entnimmt man das Gebot dem § 1 der StVO¹⁾. Da diese Pflicht mit dem Überholvorgang so eng verbunden ist, stellt sich deren Nichtbeachtung auch als ein falsches Überholen im Sinne des § 315a I 4 StGB dar. Denn Sinn und Zweck des § 315a I 4 StGB ist es gerade die häufigsten Verkehrsverstöße unter eine erhöhte Strafandrohung zu stellen. Dabei sind im Rahmen des falschen Überholens sämtliche Verstöße einbegriffen, die mit dem Überholvorgang unmittelbar verbunden sind.

Der Abstand muß so bemessen sein, daß eine Gefährdung des Eingeholten so gut wie ausgeschlossen erscheint²⁾. Ein allgemeingültiger Maßstab dafür, wie groß der Abstand zu bemessen ist, läßt sich nicht bestimmen. Das läßt sich nur an Hand des einzelnen Falles genau sagen. Diese Tatsache wird auch in der Rechtsprechung³⁾ immer wieder hervorgehoben.

Bei dem Überholen eines Radfahrers ist besonders zu beachten, daß der Radfahrer in seiner Fahrlinie schwankt. Das Schwanken erhöht sich dann noch, wenn er Gegenwind hat oder wenn die Straße ansteigt. Deshalb muß gegenüber dem Radfahrer ein größerer Abstand eingehalten werden als gegenüber anderen Fahrzeugen. Die Rechtsprechung⁴⁾ hat einen solchen Abstand gefordert, daß auch ein plötzliches Unsicherwerden des Radfahrers zu vermeiden ist. Interessante Feststellungen ergeben

-
- 1) Vgl. a) Floegel-Hartung aaO. Anm. 6b zu § 10 StVO, Randnote 14 = S. 321
b) OLG Hamm, Urt. v. 18.8.1953 = VRS 5,362
c) KG, Urt. v. 27.5.1953 = VRS 5,465
2) Vgl. a) BG, Urt. v. 14.11.1930 = RG St 65,30
b) OLG Braunschweig, Urt. v. 9.7.1928 = HRR 29 Nr. 78
3) Vgl. a) RG, Urt. v. 3.7.1941 = HRR 41 Nr. 911 = RdK 41,170
= DR 41,2056 -nur Leitsatz-
b) OLG Hamm, Urt. v. 2.4.1949 = VRS 1,204
c) BGH, Urt. v. 20.1.1956 = VRS 10,252
4) Vgl. aus der Fülle der Rechtspr. insbesondere:
a) RG, Urt. v. 11.12.1933 = JW 34,418 Nr. 11
b) OLG München, Urt. v. 9.8.1935 = HRR 36, Nr. 244
c) BGH, Urt. v. 27.2.1951 = VRS 3,176

sich dabei, wenn man einen Vergleich anstellt über den Abstand, der im Einzelfall als zu knapp angesehen worden ist. So hat das RG in einem Urteil vom 30.4.1936¹⁾ einen Abstand von nur 30 cm gegenüber einem Radfahrer als ungenügend angesehen. Eine ähnliche Entscheidung findet sich auch in der Rechtsprechung des BGH²⁾, in der der BGH einen Abstand von etwa 30 cm als nicht ausreichend betrachtet. In einem Urteil vom 3.5.1937 hat das RG³⁾ bei einer Geschwindigkeit von 30 km/st einen Abstand von 85 cm als ausreichend betrachtet, während es in einer Entscheidung vom 18.7.1940⁴⁾ bei einer Geschwindigkeit von 75 km/st einen Abstand von mindestens 1,80 - 2,00 m fordert. Wesentlich für die Bemessung des Abstandes ist auch die Geschwindigkeit des Eingeholten. Je größer sie ist, desto weiter muß der Abstand sein. Allgemein zeichnet sich in Rechtsprechung⁵⁾ und Literatur⁶⁾ die Tendenz ab, daß ein Sicherheitsabstand unter 1 m undiskutabel ist. Dieser Abstand darf unter keinen Umständen unterschritten werden, da ein Schwanken der Fahrzeuge immer eingerechnet werden muß. Ein geringerer Abstand als 1 m ist in höchstem Maße geeignet, ein Unsicherwerden der beteiligten Verkehrsteilnehmer hervorzurufen. Die Anforderungen der Gerichte können in bezug auf den zu fordernden seitlichen Abstand nicht hoch genug sein.

Ob der Abstand von 1 m allerdings im Einzelfall ausreichend ist, müssen die Umstände dieses Falles ergeben.

Welcher Abstand gegenüber einem Fußgänger einzuhalten ist, braucht hier nicht näher untersucht zu werden, da ein Fußgänger, wie unter V.l. dargelegt, nicht überholt wird.

d) Die Geschwindigkeit beim Überholen

Ein falsches Überholen im Sinne des § 315a I 4 StGB liegt auch dann vor, wenn der Überholende gegen die Bestimmung des

1) JW 36,1909 Nr. 22

2) Urt. v. 9.10.1952 = VRS 5,58

3) JW 37,1821 Nr. 87 = HRR 37 Nr. 1488

4) HRR 41 Nr. 97

5) Vgl. a) OLG Jena, Urt. v. 3.5.1929 = JW 29,2067 Nr. 12

b) OLG Kiel, Urt. v. 9.4.1930 = HRR 30 Nr.1498

c) OLG Hamburg, Urt. v. 5.10.1954 = Verk Mitt 55,4
-nur Leitsatz-

6) Vgl. Müller aaO. S.841

§ 10 I 2 StVO verstösst, seine Geschwindigkeit also nicht wesentlich höher als die des Eingeholten ist. Die Vorschrift gibt keine Auskunft darüber, was "wesentlich höher" bedeutet. Aus dem Sinn und Zweck der Vorschrift, die einen ungewöhnlich lang andauernden Überholvorgang verhindern will, ist zu entnehmen, dass ein Überholen nur dann zulässig ist, wenn es zügig durchgeführt werden kann ¹⁾. Wie gross dabei der Geschwindigkeitsunterschied sein muss, lässt sich nur an Hand des Einzelfalles beurteilen. Wenn ein Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von 50 km/st ein solches mit einer Geschwindigkeit von 40 km/st überholen will, dann ist dies noch lange nicht dem Fall gleichzusetzen, in dem das eine Fahrzeug 100 km/st und das andere 90 km/st fährt, obwohl in beiden Fällen die Geschwindigkeit nur um 10 km/st höher ist. Im ersten Fall besteht ein Unterschied von 20 %, im zweiten Fall ein solcher von 10 % ²⁾. Der Überholvorgang im letzten Beispiel dauert also doppelt so lange wie im ersten Fall. Als Mindestmass muss m.E. ein Geschwindigkeitsunterschied von 20 % verlangt werden. Andernfalls ist das Überholen unzulässig, da es zu lange Zeit in Anspruch nimmt.

Es dürfte eine Selbstverständlichkeit sein, dass ein Überholen dann unzulässig ist, wenn der Überholende die im Einzelfall höchstzulässige Geschwindigkeit bei dem Überholvorgang überschreiten muss, um das Überholen durchführen zu können. Denn die Geschwindigkeitsbeschränkungen sind ja zu dem Zweck erlassen, um eine Gefährdung des Strassenverkehrs an der betreffenden gefährlichen Stelle zu vermeiden. Dieses Gebot würde aber illusorisch, wollte man eine Ausnahme für solche Fahrzeuge zulassen, die im Überholen begriffen sind. Interessant ist, dass dies mehrmals in der Rechtsprechung betont werden musste ³⁾.

e) Das Überholverbot an unübersichtlichen Stellen.

§ 10 I 4 StVO verbietet das Überholen an unübersichtlichen Strassenstellen. Wer an unübersichtlichen Stellen in diesem Sin-

1) Vgl. Bay ObLG, Urt.v. 30.4.1958 = JR 58,347 = VRS 15,302

2) Der Unterschied ist jeweils vom Überholenden aus berechnet.

3) Vgl. a) Bay ObLG, Urt.v. 30.7.1952 = RdK 53,54 Nr.52

b) OLG Düsseldorf, Urt.v. 20.10.1952 = VRS 5,70

c) BGH, Urt.v. 5.3.1957 = DAR 57,186 = Verk Mitt 57,31 Nr.45

ne überholt, verstößt damit gegen die Ziffer 4 des § 315a I StGB, weil er falsch überholt.

Wegen des Begriffs der unübersichtlichen Stelle wird auf die Ausführungen unter VI. verwiesen.

f. Rücksicht auf den übrigen Straßenverkehr

Ein falsches Überholen im Sinne des § 315a I 4 StGB liegt auch dann vor, wenn die Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer beeinträchtigt wird.

Insbesondere muß der Überholende sein Augenmerk auf den entgegenkommenden Verkehr werfen. Bei Gegenverkehr ist ein Überholen nur dann statthaft, wenn die Fahrbahn so breit ist, daß drei Fahrzeuge nebeneinander Platz haben¹⁾. Wenn zwei sich begegnende Fahrzeuge je ein Fahrzeug in ihrer Richtung überholen wollen, dann hat das Fahrzeug den Vorrang, das mit dem Überholen zuerst beginnen kann²⁾. Meistens wird dieses Unternehmen aber doch so gefahrvoll sein, daß zweckmäßigerweise beide Fahrzeuge ihre Überholabsicht bis nach der Begegnung hinausschieben. Die Anforderungen der Gerichte an den Überholenden sind zum Teil sehr hoch. Zwar sagt das RG³⁾ mit Recht, daß Fehlschätzungen in bezug auf die Geschwindigkeit zu Lasten des Überholenden gehen. Zu groß sind jedoch die Anforderungen, die der BGH stellt. In seiner Entscheidung vom 29.9.1953⁴⁾ vertritt er die Auffassung, daß der Überholende die Gewißheit haben müsse, allen auftretenden Gefahren begegnen zu können. In dieser Verallgemeinerung kann man der Auffassung des BGH nicht zustimmen. Denn wenn der Überholende die zum Überholvorgang benötigte Strecke übersehen kann und kein Gegenverkehr stattfindet, dann kann man ihm sicherlich keinen Vorwurf machen, wenn er infolge des Überholens doch noch zu einem Unfall kommt, dessen Ursache er bei Beginn des Überholens noch nicht bemerken konnte. Der Überholende muß nur solchen Gefahren sicher begegnen können, die für ihn beim Beginn seines Unternehmens erkennbar sind.

Auf den nachfolgenden Verkehr hat der Überholende beson-

-
- 1) Vgl. a) OLG Dresden, Urt. v. 5.9.1939 = HRR 40 Nr.9
b) BGH, Urt. v. 21.4.1953 = VRS 5,387
 - 2) Vgl. a) BGH, Urt. v. 20.5.1954 = NJW 54,1169 Nr. 20
b) OLG Hamm, Urt. v. 8.6.1956 = VRS 11,472
 - 3) Urt. v. 26.8.1937 = JW 37,3172
 - 4) BGH St 2,200 (201) = VRS 10,69 = DAR 56,26

ders auf der Autobahn sorgfältig zu achten. Vor Beginn des Überholens hat er sich zu vergewissern, ob sich auf der Überholbahn auch kein schnelleres Fahrzeug nähert. Denn gerade auf der Autobahn muß der Überholende mit einer erheblichen Geschwindigkeit nachfolgender Verkehrsteilnehmer rechnen¹⁾.

Falsch im Sinne des § 315a I 4 StGB ist das Überholen auch dann, wenn dabei die Sicherheit der vor dem Überholenden fahrenden Verkehrsteilnehmer gefährdet wird. Der Überholende hat seine Fahrweise grundsätzlich nach dem Vorfahrenden zu richten²⁾. Das RG³⁾ und das KG⁴⁾ haben sehr strenge Anforderungen an den Überholenden gestellt und verlangt, daß die Überholabsicht kundgetan werden müsse. Das KG betont dabei, daß erst überholt werden dürfe, wenn der Eingeholte die Bereitschaft dazu bekundet habe. Diese Bereitschaft könne entweder durch eine ausdrückliche Erklärung oder durch scharfes Einhalten der rechten Fahrbahnseite gezeigt werden. Diese Forderung dürfte zu weit gehen. Besonders bei größeren Geschwindigkeiten - namentlich auf der Autobahn - ist eine solche Verständigung nicht immer möglich. In der Praxis könnte auch kaum einem Kraftfahrer nachgewiesen werden, daß er überholt habe, obwohl der Vordermann eine Bereitschaft zum Überholen nicht bekundet habe. Denn der Kraftfahrer würde sich dann wohl immer darauf berufen, daß er die Bereitschaft deshalb angenommen habe, weil der Eingeholte die äußerste rechte Fahrbahnseite eingehalten habe.

Für die Sorgfaltspflicht gegenüber dem vorfahrenden Verkehrsteilnehmer ist es vielmehr ausreichend, wenn der Überholende den Vorderverkehr auf dessen Verhalten beobachtet, insbesondere auf dessen Überholabsicht achtgibt, wie der BGH dies in einer Entscheidung vom 17.12.1953⁵⁾ ausgesprochen hat.

VI. Das zu schnelle Fahren an unübersichtlichen Stellen.

=====

Straßenkreuzungen und -einmündungen.

=====

-
- 1) Vgl. a) RG, Urt.v.26.8.1937 = JW 37,3172
b) BGH, Urt.v.19.1.1956 = VRS 10,291 = Verk Mitt 56,13 Nr. 23
- 2) Vgl. OLG Hamm, Urt.v.23.2.1954 = VRS 7,209
- 3) Urt.v.7.11.1932 = JW 33,835 Nr.9
- 4) Urt.v.23.3.1939 = DAR 39,303
- 5) BGH St 5,271 = NJW 54,481

1. Die unübersichtliche Stelle.

Wann eine unübersichtliche Stelle im Sinne des § 315a I 4 StGB vorliegt, ist bisher weder in der Rechtsprechung noch in der Literatur dargelegt worden. Auf diese Tatsache hat bereits das OLG Hamm in seinem Urteil vom 21.6.1956¹⁾ hingewiesen. Die StVO verwendet den Begriff der unübersichtlichen Stelle in § 9 I 2 und in § 10 I 4. § 9 I 2 StVO schreibt vor, daß der Fahrzeugführer seine Geschwindigkeit besonders an unübersichtlichen Stellen so einzurichten habe, daß er notfalls anhalten könne. § 10 I 4 StVO verbietet das Überholen an unübersichtlichen Straßenstellen. Beide Bestimmungen enthalten dieselben Gedanken, die in § 315a I 4 zum Ausdruck gekommen sind. Es bestehen daher keine Bedenken, für die Auslegung des Begriffs der unübersichtlichen Stelle in § 315a I 4 StGB auf die Rechtsprechung zu den vorgenannten Bestimmungen zurückzugreifen. Dies ist die allgemeine Ansicht²⁾. Da der Begriff der unübersichtlichen Stelle ziemlich umstritten ist, ist eine klare Abgrenzung im Hinblick auf die erhöhte Strafandrohung des § 315a StGB unerläßlich.

Geht man bei der Auslegung des Begriffs der unübersichtlichen Stelle von dem Wortlaut der Vorschrift aus, so liegt es nahe, darunter nur solche Wegestellen zu sehen, die durch ihre natürliche Beschaffenheit unübersichtlich sind. Diese Ansicht wurde in der älteren Rechtsprechung vom KG³⁾ und vom BayObLG⁴⁾ vertreten. Demgegenüber standen damals schon Entscheidungen des OLG Hamburg⁵⁾ und des RG⁶⁾, in denen der Begriff

1) DAR 57,107 Nr. 63

2) Vgl. a) Dalcke aaO, Anm. 11 zu § 315a StGB
b) Floegel-Hartung aaO, Anm. 6b, cc zu § 315a StGB = S. 1442

c) LK aaO, Anm. 7 Bc zu § 315a StGB

d) OLG Hamm, 21.6.1956 [Urt. v. = DAR 57,107 Nr. 63

e) BayObLG, Urt. vom 7.12.1955 = DAR 56,164 = VRS 10,369 = Verk Mitt 56,10

3) Urt. v. 24.6.1929 = DRZ 29 Rspr. 498 Nr. 1140

4) Vergl. a) Urt. v. 6.5.1927 = JW 27,2232 Nr. 3

b) Urt. v. 11.1.1929 = JW 29,2828 Nr. 5

c) Urt. v. 13.1.1931 = DRZ 31,246 Nr. 294 = HRR 31 Nr. 1030 = JW 31,1970 Nr. 2

5) Urt. v. 11.7.1932 = HRR 32 Nr. 2233 = DRZ 32 Rspr. 567 Nr. 696

6) Vgl. a) Urt. v. 13.7.1931 = JW. 32,790 Nr. 12

b) Urt. v. 7.7.1932 = JW 32,3714 Nr. 9

c) Urt. v. 1.6.1933 = RGZ 140,386.

griff der unübersichtlichen Stelle nicht auf die natürliche Beschaffenheit einer Wegestelle beschränkt wurde. Diesen Standpunkt nimmt auch mit Recht die gegenwärtige Rechtsprechung¹⁾ ein. Offensichtlich ist bei dieser Auslegung das Bestreben, zu einer größtmöglichen Sicherheit im Straßenverkehr beizutragen, maßgebend gewesen. Eine solche Sicherheit kann nämlich nur dann erreicht werden, wenn man zu den unübersichtlichen Stellen nicht nur solche Stellen zählt, die durch ihre natürliche Beschaffenheit unübersichtlich sind, sondern auch andere Fälle dazurechnet, in denen der Überblick über die Fahrbahn verwehrt ist. Diesen Standpunkt vertreten besonders deutlich Müller²⁾, das OLG Frankfurt³⁾, das BayObLG⁴⁾ sowie das OLG Bremen in einem Urteil vom 6.8.1952⁵⁾. Gerade die zuletzt genannte Entscheidung hat große Beachtung gefunden, vor allem wohl deshalb, weil sich das Gericht in ihr für eine weite Auslegung des Begriffs der unübersichtlichen Stelle einsetzt. Müller, das BayObLG und das OLG Frankfurt betonen, daß eine unübersichtliche Stelle schon dann vorliege, wenn der Verkehrsablauf nicht vollständig zu überblicken sei und dadurch Hindernisse und Gefahren nicht rechtzeitig wahrnehmbar seien und ihnen daher nicht sicher begegnet werden könne. An den im folgenden angeführten Einzelfällen soll jedoch gezeigt werden, daß eine allzu weite Auslegung des Begriffs der unübersichtlichen Stelle nicht angebracht erscheint. Die Unübersichtlichkeit infolge natürlicher Beschaffenheit soll dabei außer Betracht bleiben, da in ihrem Rahmen keine besonderen Probleme auftauchen.

-
- 1) Vgl. a) BGH, Urt. v. 11.1.1951 = NJW 51,234 = VRS 3,247
b) OLG Bremen, Urt. v. 13.7.1955 = VRS 9,369
c) OLG Frankfurt, Urt. v. 27.10.1955 = Verk.Mitt 56,6
2) aaO, S. 473
3) Urt. v. 27.10.1955 = Verk Mitt 56,6
4) Urt. v. 12.8.1952 = BayObLG St 52,179 = VRS 5,67 = RdK 53,98
5) Urt. v. 6.8.1952 = VRS 5,68

a. Die Unübersichtlichkeit durch Verkehrsteilnehmer.

Zunächst sei an folgenden Fall gedacht: Auf einer Straße fährt vor einem Personenkraftwagen ein Lastkraftwagen. Sicherlich wird dadurch dem Fahrer des Personenkraftwagens der Blick auf die vor ihm liegende Fahrbahn verwehrt. Die Fahrbahn wäre demnach "unübersichtlich". Der Fahrer des Personenkraftwagens dürfte also nicht zum Überholen ansetzen, da gemäß § 10 StVO das Überholen an unübersichtlichen Stellen verboten ist. Dieses Ergebnis würde dazu führen, daß ein Überholen in der Mehrzahl der Fälle überhaupt nicht zulässig wäre. Diese Unübersichtlichkeit kann deshalb noch keine Stelle zu einer "unübersichtlichen" im Sinne des § 315a I 4 StGB machen. Das eingeholte Fahrzeug hat also bei der Beurteilung der unübersichtlichen Stelle außer Betracht zu bleiben. Eine solche Auslegung, bei der auch schon das eingeholte Fahrzeug eine Stelle unübersichtlich machen kann, würde auch dem Bedürfnis des Straßenverkehrs nach zügiger Verkehrsabwicklung nicht gerecht¹⁾. Der Begriff der unübersichtlichen Stelle darf also nicht so weit ausgelegt werden. Eine solche weite Auslegung war früher vom RG²⁾ entgegen der Auffassung des OLG München³⁾ befürwortet worden. Die heutige Rechtsprechung legt den Begriff mit Recht etwas enger aus. Dabei sind vor allem der BGH⁴⁾ und das BayObLG⁵⁾ zu erwähnen, deren Ansicht auch von Floegel-Hartung geteilt wird⁶⁾. Die beiden Gerichte betonen zutreffend, daß durch ein vorausfahrendes Fahrzeug allein noch keine unübersichtliche Stelle für den nachfolgenden Verkehrsteilnehmer hervorgerufen werde, da in der kurzen Zeitspanne, in der das vorausfahrende Fahrzeug für den nachfolgenden Verkehrsteilnehmer eine bestimmte Straßenstelle verdecke, keine wesentliche Verschiebung der Verkehrsverhältnisse eintrete.

1) Vgl. a) BayObLG, Urt. v. 13.1.1931 = DRZ 31,246 Nr. 94 = HRR 31 Nr. 1030 = JW 31,1970 Nr. 2

b) BGH, Urt. v. 23.11.1955 = VRS 10,98 (100)

2) Vgl. a) Urt. v. 7.1.1915 = LZ 15,704 Nr. 11

b) Urt. v. 6.2.1934 = HRR 34 Nr. 692

3) Urt. v. 7.3.1939 = RdK 39,372 Nr. 215

4) Urt. v. 23.11.1955 = VRS 10,98

5) Vgl. a) Urt. v. 25.11.1952 = VRS 5,147 = RdK 53,154 = DAR 53,40

b) Urt. v. 26.1.1954 = NJW 54,811

6) aaO, Anm.3b zu § 9 StVO, Randnote 13 = S.279

Anders verhält es sich dagegen bei parkenden Fahrzeugen. Da hier die Sichtbehinderung wesentlich länger andauert, können sie eine unübersichtliche Stelle bilden¹⁾. Ausnahmsweise ist eine unübersichtliche Stelle durch in Bewegung befindliche Fahrzeuge dann denkbar, wenn es sich um besonders große Fahrzeuge, etwa um einen Lastzug, handelt oder wenn mehrere Fahrzeuge zusammen den Überblick über die Fahrbahn behindern²⁾. Im allgemeinen ist aber zu sagen, daß man bei der Annahme einer unübersichtlichen Stelle durch Verkehrsteilnehmer strenge Anforderungen stellen und ihr Vorliegen nur in Ausnahmefällen bejahen sollte. Solche Fälle können zum Beispiel auch gegeben sein bei größeren Menschenansammlungen oder Verkehrskolonnen.

b. Unübersichtlichkeit durch Beleuchtungsverhältnisse und Witterung

Eine Straßenstelle kann auch infolge von Dunkelheit, Nebel, Schneegestöber, starkem Regen oder Gewitter unübersichtlich werden; das ist allgemeine Ansicht³⁾. Dabei ist jedoch zu beachten, daß Dunkelheit für sich allein noch keine Unübersichtlichkeit begründet. Vielmehr ist dies nur dann der Fall, wenn die Scheinwerfer kein ausreichender Ersatz für das natürliche Licht sind⁴⁾. Der BGH⁵⁾ hat dies ausdrücklich an dem Fall klar gestellt, in dem infolge der breiten Fahrbahn die Fahrbahnränder nicht mehr von den Scheinwerfern beleuchtet werden. Ferner wird, wie das BayObLG⁶⁾ dies überzeugend ausführt, durch Dunkelheit eine Wegestelle dann unübersichtlich, wenn die Fahrbahn infolge einer Kurve nur auf eine ganz kurze Strecke beleuchtet werden kann. Dunkelheit in diesem Sinn ist schon bei Dämmerung und Diesigkeit gegeben, weil bereits dann eine

-
- 1) Vgl. a) Dalcke aaO, Anm. 2 zu § 9 StVO, ...
b) BayObLG, Urt. v. 25.11.1952, siehe Fußnote 5a auf S.77
- 2) Vgl. a) BGH, Urt. v. 23.11.1955 = VRS 10,98
b) OLG Bremen, Urt. v. 24.3.1954 = VRS 6,463
- 3) Vgl. a) Floegel-Hartung aaO, Anm. 3b zu § 9 StVO, Randnote 17 = S. 281
b) OLG Hamm, Urt. v. 21.6.1956 = DAR 57,107 Nr. 63
c) OLG Bremen, Urt. v. 6.8.1952 = VRS 5,68
d) BayObLG, Urt. v. 20.2.1952 = DAR 52,153
- 4) Vgl. Floegel-Hartung aaO, Anm. 3b zu § 9 StVO, Randnote 18 = S. 282/83
- 5) Urt. v. 15.1.1953 = DAR 53,58
- 6) Urt. v. 7.12.1955 = DAR 56,164 = VRS 10,369 = Verk Mitt 56,10

Sichtbehinderung besteht¹⁾.

c) Unübersichtlichkeit durch Straßenkreuzungen und -einemündungen.

Die StVO in der Fassung vom 29.3.1956 sieht neben dem Überholverbot an unübersichtlichen Stellen, § 10 I 4 StVO, kein Verbot für ein Überholen an Straßenkreuzungen und -einemündungen im Gegensatz zu früher mehr vor. Man könnte daher annehmen, der Gesetzgeber habe dieses Verbot deshalb für überflüssig gehalten, weil es in dem Überholverbot des § 10 I 4 StVO enthalten sei. Dies ist jedoch nicht der Fall. Zwar hat die frühere Rechtsprechung²⁾ in Straßenkreuzungen und -einemündungen eine unübersichtliche Stelle gesehen, wenn der Einblick in die Seitenstraße durch den Häuserbestand behindert war. Diesen Standpunkt hat die gegenwärtige Rechtsprechung aufgegeben. Eine Straßenkreuzung ist nicht ohne weiteres eine unübersichtliche Stelle³⁾, insbesondere nicht schon dann, wenn der Einblick in die Seitenstraße durch Häuserbauten verwehrt ist⁴⁾. Die Auffassung der früheren Rechtsprechung läßt sich mit dem Sinn und Zweck des Vorfahrtsrechts, das in besonderem Maße auch einer zügigen Verkehrsabwicklung dienen soll, nicht vereinbaren. Erblickt man nämlich in den Kreuzungen eine unübersichtliche Stelle, dann muß der Vorfahrtberechtigte praktisch so fahren, als ob ihm ein Vorfahrtrecht nicht zustünde. Das Vorfahrtrecht hätte dann seine Bedeutung verloren. Ob allerdings der Auffassung des BGH⁵⁾, der für den Wartepflichtigen die Kreuzung als eine unübersichtliche Stelle bezeichnet, beigetreten werden kann, erscheint zweifelhaft. Der BGH sagt

-
- 1) Vgl. a) OLG Stuttgart, Urt. v. 8.12.1953 = RdK 54,6 Nr.2
b) Floegel-Hartung aaO, Anm. 6 zu § 23 StVO,
Randnote 8 = S.485
c) Müller aaO, S. 909
- 2) Vgl. RG, Urt. v. 7.7.1932 = JW 32,3714 Nr. 9
- 3) Vgl. a) OLG Frankfurt, Urt. v. 27.10.1955 = Verk Mitt 56,6
b) Hartung = NJW 53,884 (886)
- 4) Vgl. a) BGH, Urt. v. 5.2.1953 = NJW 53,593 = RdK 53,68
= DAR 53,78 = VRS 5,218 = BGH St 4,47
b) BGH, Urt. v. 5.11.1953 = DAR 54,18 Nr. 6
c) BGH, Urt. v. 20.5.1954 = RdK 54,140
- 5) Vgl. BGH, Urt. v. 5.2.1953 = NJW 53,593 = RdK 53,68 =
DAR 53,78 = VRS 5,218 = BGH St 4,47

nämlich, daß für den Wartepflichtigen die Kreuzung bei fehlender Einsicht in die Vorfahrtstraße gerade wegen der Vorfahrtregelung unübersichtlich sei. Nach der Ansicht des BGH verstößt der Wartepflichtige bei einer Vorfahrtsverletzung auch zugleich gegen den § 9 StVO. Der Auffassung des BGH ist einmal entgegenzuhalten, daß die Kreuzung dann auch für den Vorfahrtberechtigten als unübersichtliche Stelle angesehen werden muß, und zum anderen, daß die Vorfahrtregelung nicht deshalb erfolgt, weil die Straßenkreuzungen unübersichtlich sind - sie gilt ja auch da, wo keine Häuser die Übersicht an den Kreuzungen beeinträchtigen-, sondern ausschließlich zu dem Zweck, wegen des Schneidens der Fahrlinien die Gefahr von Zusammenstößen zu vermeiden und um eine zügige Verkehrsabwicklung an der Kreuzung zu gewährleisten. Es ist also festzuhalten, daß eine Straßenkreuzung nicht schon deshalb eine unübersichtliche Stelle ist, weil der Einblick in die Seitenstraße durch Bebauung verhindert ist.

2. Der Begriff der Straßenkreuzung und -einmündung.

Wegen des Begriffs der Straßenkreuzung und -einmündung wird auf die Ausführungen zu IV 4a verwiesen.

3. Die zulässige Geschwindigkeit.

§ 315a I 4 StGB macht keine Aussage darüber, wann ein Verkehrsteilnehmer zu schnell fährt. Diese Frage läßt sich daher nur aus § 9 StVO und der dazu entwickelten Rechtsprechung beantworten.

Ein zu schnelles Fahren liegt zunächst einmal dann vor, wenn gegen die Anordnungen des § 9 IV StVO verstoßen wird. Bedeutsam ist hiernach, daß innerhalb geschlossener Ortschaften - die Grenzen der geschlossenen Ortschaften ergeben sich durch die Ortstafeln - grundsätzlich jede Geschwindigkeit über 50 km/st unzulässig ist.

Ferner kann sich ein zu schnelles Fahren bei einem Verstoß gegen die Absätze I - III des § 9 StVO ergeben.

Nach § 9 I StVO hat der Fahrzeugführer seine Geschwindigkeit so zu bemessen, daß er jederzeit in der Lage ist, seinen Verpflichtungen im Straßenverkehr Genüge zu leisten und notfalls anzuhalten. Aus dieser Bestimmung hat die Rechtsprechung

den Grundsatz hergeleitet, daß jede Geschwindigkeit unzulässig ist, die einen längeren Anhaltsweg bedingt, als die übersehbare Strecke der Fahrbahn beträgt. Dieser Grundsatz wurde bereits vom RG in mehreren Entscheidungen¹⁾ hervorgehoben und fand in dieser Form auch Anerkennung in Entscheidungen des OLG München²⁾ und des OLG Naumburg³⁾. Das RG wich in seiner Entscheidung vom 12.2.1942⁴⁾ von seiner bis dahin vertretenen Auffassung ab und erklärte, daß die Geschwindigkeit nicht allgemein, sondern nur bei besonderen Umständen des Einzelfalles so herabgesetzt werden müsse, daß innerhalb der übersehbaren Strecke der Fahrbahn angehalten werden könne. Diese Auffassung wird in der neueren Rechtsprechung auch vom OLG Oldenburg⁵⁾ und vom OLG Karlsruhe⁶⁾ vertreten. Der BGH hat in einer Entscheidung vom 21.7.1954⁷⁾ ausführlich zu der zitierten Entscheidung des RG Stellung genommen und die Ansicht des RG gebilligt. Der Entscheidung des BGH kann jedoch nicht beigetreten werden, zumal der BGH im Ergebnis ebenfalls zu der hier vertretenen Ansicht gelangt. Er sagt zwar, daß der Grundsatz, nach dem der Fahrzeugführer bei begrenzter Sichtweite seine Geschwindigkeit nach der Länge der übersehbaren Strecke zu bemessen habe, auf die Fälle beschränkt sei, in denen die Umstände den Fahrzeugführer vor die Möglichkeit stellen könnten, sein Fahrzeug innerhalb dieser Strecke anzuhalten. Dem widerspricht aber die im unmittelbaren Anschluß daran getroffene Feststellung, daß Kraftfahrer auf öffentlichen Straßen immer mit plötzlich auftauchenden Hindernissen, die nicht von der Seite her kämen, zu rechnen hätten. Dieser Forderung kann aber ein Kraftfahrer nur dann nachkommen, wenn er nur so schnell fährt, daß sein Anhalteweg jeweils seiner Sichtweite entspricht. Denn auf andere Weise kann ein Fahrzeugführer vor

1) z.B. a) Urt. v. 7.1.1937 = JW 37,885 Nr. 11 = HRR 37 Nr. 840

b) Urt. v. 12.8.1938 = JW 38,2663 Nr. 1

c) Urt. v. 20.10.1938 = JW 39,148 Nr. 7 = DJ 39,522

d) Urt. v. 16.12.1938 = DAR 39,267

e) Urt. v. 14.12.1939 = DJ 40,337

f) Urt. v. 22.1.1940 = DJ 40,575 = RG St 74,73

2) a) Urt. v. 10.12.1940 = HRR 41 Nr. 490

b) Urt. v. 4.6.1941 = HRR 41 Nr. 1054

3) Urt. v. 23.2.1938 = DAR 38,169

4) RG St 76,71

5) Urt. v. 21.5.1955 = DAR 55,174 : "nur bei erkennbaren Gefahrenmomenten".

6) Urt. v. 1.2.1956 = Vers R 57,169

7) VRS 6,296

vor ihm auf der Fahrbahn plötzlich auftauchenden Hindernissen nicht begegnen. Deshalb ist der Grundsatz, daß jede Geschwindigkeit unzulässig ist, die einen Anhalteweg bedingt, der länger als die übersehbare Strecke der Fahrbahn ist, eine allgemeine und nicht von den Umständen des Einzelfalls abhängige Regel für die Bemessung der Geschwindigkeit. In dieser allgemeinen Form kommt der erwähnte Grundsatz auch in den zeitlich später liegenden Entscheidungen des BGH¹⁾ und in Entscheidungen des OLG Stuttgart²⁾, des OLG Düsseldorf³⁾ und des BayObLG⁴⁾ zum Ausdruck. Das BayObLG hebt dabei hervor, daß der Kraftfahrer keineswegs damit rechnen dürfe, daß ihm die übersehbare Strecke immer ganz als Bremsweg zur Verfügung stehe. Unter Umständen müsse er seine Geschwindigkeit noch weiter herabmindern. Im Gegensatz zu Floegel-Hartung⁵⁾, der offensichtlich auf der Seite des Rächgerichts steht, spricht sich Müller⁶⁾ für die hier vertretene Ansicht aus. Eine Ausnahme von dem Grundsatz, daß der Fahrzeugführer seine Geschwindigkeit immer der Sichtweite anzupassen hat, kann allenfalls dann in Frage kommen, wenn er durch völlig unerwartete Umstände zu einem Abblenden gezwungen wird.⁷⁾

Der Verkehrsteilnehmer hat die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges, wie bereits erwähnt wurde, so einzurichten, daß er vor einem plötzlich auf der Fahrbahn auftauchenden Hindernis noch rechtzeitig anhalten kann. Dabei braucht er aber nur mit solchen Hindernissen zu rechnen, die nach allgemeiner Verkehrserfahrung voraussehbar sind. Das ist ständige Recht-

1) a) Urt. v. 29.7.1954 = RdK 55,10

b) Urt. v. 16.4.1955 = VRS 9,114 = Verk Mitt 55,41

c) Urt. v. 4.4.1957 = DAR 57,158 = VRS 12,440

2) Nebensitz Karlsruhe, Urt. v. 7.12.1949 = NJW 50,545 = DAR 51,82

3) Urt. v. 29.5.1952 = Verk Bl 52,307

4) Urt. v. 23.12.1952 = VRS 5,316 = RdK 53,155 Nr. 102

5) aaO, Anm. 2a zu § 9 I StVO, Randnote 5 = S.272

6) aaO, S. 60

7) Vgl. OLG Frankfurt, Urt. v. 18.5.1955 = Verk Mitt 55,31

sprechung¹⁾. Der Fahrzeugführer braucht z.B. nicht damit zu rechnen, daß ein ihm entgegenkommender Fahrer schon vor der Begegnung wieder aufblendet. Die gegenteilige Ansicht war zunächst vom BGH²⁾ vertreten worden. Er meinte, daß man im Straßenverkehr auch damit zu rechnen habe. Auf einen Vorlegungsbeschuß des OLG Hamm³⁾ hat der BGH⁴⁾ seine bisherige Ansicht zu Recht aufgegeben und den hier vertretenen Standpunkt angenommen und entschieden, daß ein Kraftfahrer mit dem vorzeitigen Aufblenden eines entgegenkommenden Kraftfahrers nicht zu rechnen brauche.

Der Fahrzeugführer braucht sich auch nicht auf solche Hindernisse einzustellen, die ihm unvermittelt von der Seite her in die Fahrbahn gelangen⁵⁾, wie z.B. auf ein plötzlich quer über die Straße laufendes Tier. Floegel-Hartung⁶⁾, der diese Ansicht teilt, beruft sich bei seiner Begründung dafür allerdings zu Unrecht auf die Entscheidung des BGH vom 21.1.1954⁷⁾. In dieser Entscheidung hat der BGH die Frage nämlich bewußt offen gelassen.

Aus dem Erfordernis, daß der Kraftfahrer mit plötzlich auftretenden Hindernissen zu rechnen hat, ergibt sich die wichtige Folge, daß er so fahren muß, daß er jedes Auffahren

-
- 1) Vgl. a) RG, Urt. v. 24.6.1937 = JW 37,2400 Nr. 71
b) OLG Dresden, Urt. v. 29.6.1939 = HRR 40 Nr.1043
c) OGH Köln, Urt. v. 16.6.1950 = NJW 50,306 = VRS 2,128
d) OLG Düsseldorf, Urt. v. 4.2.1952 = VRS 4,217
e) OLG Düsseldorf, Urt. v. 5.1.1953 = VRS 5,317
f) BGH, Urt. v. 11.3.1952 = BGH St 2,188 = VRS 4,271 = RdK 53,17
g) BGH, Urt. v. 8.5.1952 = VRS 4,359
h) OLG Oldenburg, Urt. v. 31.3.1953 = VRS 5,468
2) Urt. v. 21.9.1951 = BGH St 1,309 = NJW 51,931 = VRS 3,412
3) Beschl. v. 16.5.1958 = NJW 58,928
4) Beschl. v. 17.9.1958 = NJW 58,1982 = BGH St 12,81
5) Vgl. a) OLG Kiel, Urt. v. 23.11.1932 = HRR 33 Nr. 754, Diese Entscheidung behandelt allerdings nur einen Einzelfall, ohne allgemein auf die Frage einzugehen.
b) Guelde = JW 37,863 (864)
c) BGH, Urt. v. 20.5.1954 = VRS 7,57. Auch diese Entscheidung behandelt nur einen Einzelfall.
6) aaO, Anm. 3a zu § 9 StVO, Randnote 11 = S.278
7) VRS 6,296

auf ein vor ihm fahrendes Fahrzeug mit Sicherheit vermeiden kann¹⁾. So hat der BGH in einer Entscheidung vom 16.4.1955²⁾ deutlich gesagt, daß den Kraftfahrer beim Auffahren auf ein in seiner Fahrbahn stehendes Hindernis stets der Vorwurf zu schneller bzw. unaufmerksamer Fahrweise treffe. Daraus ergibt sich die weitere Folge, daß er ein plötzliches Anhalten des Vorfahrenden in Rechnung stellen muß. Diese Folgerung zieht der BGH³⁾ leider nicht. Er vertritt den Standpunkt, daß der nachfahrende Verkehrsteilnehmer mit einem plötzlichen Anhalten des Vorausfahrenden dann nicht rechnen brauche, wenn dieser ohne jeden erkennbaren Grund plötzlich anhalte. Diese Begründung befriedigt nicht, weil der nachfolgende Fahrer nie genau beurteilen kann, ob die Verkehrslage den Vorderfahrer zu einem plötzlichen Anhalten zwingt oder nicht. Das plötzliche Anhalten kann seinen Grund ja auch in einem technischen Versagen des Fahrzeugs haben. Wie will der BGH diesen Fall entscheiden? Als Folge davon, daß der Kraftfahrer seine Geschwindigkeit der jeweiligen Sichtweite anzupassen hat, ergibt sich auch, daß er nicht nur mit beleuchteten, sondern auch mit unbeleuchteten Hindernissen zu rechnen hat⁴⁾. Anderer Ansicht ist zu Unrecht das OLG Düsseldorf⁵⁾, wenn es ausführt, ein Kraftfahrer brauche nicht damit zu rechnen, daß ein Verkehrsteilnehmer in einer Großstadt ohne Licht fahre. Diese Auffassung müßte nämlich dazu führen, daß einem Kraftfahrer kein Vorwurf daraus gemacht werden könnte, wenn er in der Dunkelheit einen sich auf der Fahrbahnmitte bewegendem Fußgänger anfährt. Wenn man aber nur so schnell fahren darf, daß man noch innerhalb der übersehbaren Strecke anhalten kann, dann muß man auch in der Lage sein, die auf der Fahrbahn auftauchenden unbeleuchteten Hindernisse rechtzeitig zu bemerken.

Auch der Vorfahrtberechtigte ist nicht von der Beachtung des § 9 StVO freigestellt. Während das RG in den Urteilen vom 13.5.1929⁶⁾ und 9.4.1934⁷⁾ sehr strenge Anforderungen an den

1) Vgl. BGH, a) Urt. v. 9.7.1953 = VRS 5,597
b) Urt. v. 23.11.1955 = VRS 10,98

2) VRS 9,114 = Verk Mitt 55,41

3) Siehe Fußnote 1a

4) Vgl. BGH, a) Urt. v. 8.5.1952 = VRS 4,359

b) Urt. v. 16.4.1955 = VRS 9,114 = Verk Mitt 55,41

5) Urt. v. 5.1.1953 = VRS 5,317

6) HRR 30 Nr. 631

7) JW 34,1723 Nr. 7

Vorfahrtberechtigten stellte und von ihm verlangte, daß er an der Kreuzung seine Geschwindigkeit rechtzeitig herabsetzen müsse und darauf achten müsse, ob er nicht etwa mit einem Fahrzeug aus der Nebenstraße zusammenstoßen könne, ist die Rechtsprechung in der darauf folgenden Zeit großzügiger geworden. Das RG änderte seine Auffassung bereits in den Entscheidungen vom 4.3.1936¹⁾ und 24.6.1937²⁾. Nunmehr erklärte es, daß es dem Vorfahrtberechtigten nicht zugemutet werden könne, vor jeder nur durch Häuser wenig übersichtlichen Kreuzung die Geschwindigkeit so zu ermäßigen, daß jederzeit angehalten werden könne, da dann das Vorfahrtrecht keinen Sinn mehr habe. Nur bei besonderen Umständen müsse der Vorfahrtberechtigte an der Straßenkreuzung seine Geschwindigkeit herabmindern. Ähnlich lautet auch eine Entscheidung des OLG München vom 6.12.1939³⁾. Auf dem gleichen Standpunkt steht auch die heutige Rechtsprechung. Der BGH hat diesen Grundsatz in einem viel beachteten Beschluß der Vereinigten Großen Senate vom 12.7.1954⁴⁾ übernommen und dabei besonders betont, daß der Vorfahrtberechtigte bei der Einmündung von Straßen, die wegen Bebauung nicht einsehbar seien, seine Geschwindigkeit nicht auf eine mögliche Verletzung des Vorfahrtrechts einzustellen brauche. Diese Entscheidung hat auch in den Kommentaren Zustimmung gefunden.⁵⁾

Die Maßstäbe des § 9 I StVO gelten auch uneingeschränkt für die Geschwindigkeit auf der Autobahn. Auch auf ihr darf die Entfernung, auf die gehalten werden kann, nicht größer

1) JW 36, 1914 Nr. 31

2) JW 37, 2400 Nr. 71

3) HRR 40 Nr. 361

4) BGH St 7, 118 = BGHZ 14, 232 = NJW 54, 1493 = JZ 54, 644 = MDR 54, 674 -nur Leitsatz- = VRS 7, 312 = DAR 54, 261 = RdK 54, 154 = Werk Mitt 55, 1

5) Vgl. a) Floegel-Hartung aaO, Anm. 3b zu § 9 StVO, Randnote 20 = S. 284

b) Müller aaO. S. 817

als die übersehbare Strecke sein¹⁾). Der Kraftfahrer hat auch auf der Autobahn mit plötzlich auftauchenden Hindernissen, und zwar auch mit unbeleuchteten, zu rechnen. Das ist ständige Rechtsprechung²⁾. Entgegen der Ansicht von Müller³⁾ ist Flögel-Hartung⁴⁾ der Auffassung, daß auf Fernverkehrsstraßen und Autobahnen allgemein nicht mit unbeleuchteten Hindernissen gerechnet zu werden brauche, da sonst das Erfordernis, den Verkehr fließend zu halten, beeinträchtigt würde. Dem kann nur insoweit zugestimmt werden, als nur mit solchen Hindernissen zu rechnen ist, die nicht von der Seite her - wie bereits weiter oben dargelegt - in die Fahrbahn gelangen. Im übrigen ergibt sich die Verpflichtung, auch auf der Autobahn mit unbeleuchteten Hindernissen zu rechnen, schon aus dem Grundsatz, daß die Geschwindigkeit auch auf der Autobahn den Sichtverhältnissen anzupassen ist.

Verstöße gegen die Geschwindigkeit auf der Autobahn haben im Rahmen des § 315a I 4 StGB nur eine untergeordnete Bedeutung. Denn Straßenkreuzungen gibt es auf der Autobahn nicht. Was die Einmündungen der Zufahrtstraßen angeht, so braucht der Benutzer der Autobahn an diesen Stellen nicht deshalb seine Geschwindigkeit herabzusetzen, weil es zu einem Zusammenstoß mit dem Einbiegenden kommen könnte. Denn hier kommt der Grundsatz, den der BGH in dem oben erwähnten

-
- 1) Vgl. a) Dalcke aaO, Anm. 2 zu § 9 StVO
b) OLG München, Urt. v. 4.6.1941 = HRR 41 Nr.1054
c) OLG Stuttgart (Nebensitz Karlsruhe), Urt. v. 7.12.1949 = NJW 50,545 = DAR 51,82
d) OLG Düsseldorf, Urt. v. 14.1.1954 = VRS 6,335
e) OLG Braunschweig, Urt. v. 22.8.1958 = DAR 59,81
- 2) Vgl. a) OLG Kassel, Urt. v. 18.11.1937 = HRR 38 Nr.308
b) KG, Urt. v. 13.4.1939 = DAR 39,312
c) RG, Urt. v. 14.12.1939 = DJ 40,337
d) OLG Hamburg, Urt. v. 9.8.1949 = VRS 1,195
e) OLG Stuttgart (Nebensitz Karlsruhe), Urt. v. 7.12.1949 = NJW 50,545 = DAR 51,82
f) OLG Hamm, Urt. v. 28.4.1950 = VRS 2,355
g) OLG Düsseldorf, Urt. v. 30.8.1951 = DAR 52,30 = VRS 4,24 = JMBLNRW 51,251
h) BGH, Urt. v. 9.10.1952 = VRS 4,569
i) LG Weiden, Urt. v. 16.12.1955 = Vers R 57,727
- 3) aaO, S. 817
- 4) aaO, Anm. 3a zu § 9 StVO, Randnote 11 = S.277/78

Beschluß der Vereinigten Großen Senate aufgestellt hat, zur Anwendung. Auch eine unübersichtliche Stelle ist für den Benutzer der Autobahn relativ selten gegeben. Sie kommt wohl in Fällen der natürlichen Beschaffenheit nicht in Frage. Sie kann aber bei ungünstiger Witterung oder schlechter Beleuchtung oder in ähnlich gela-gerten Fällen gegeben sein.

VII. Die Gemeingefahr.

=====

1. Der Begriff der Gefahr.

Die Gemeingefahr ist eine besondere Art der Gefahr. "Gefahr" ist ein wesentliches Element der Gemeingefahr. Das Wesen der Gefahr soll deshalb zunächst untersucht werden. Das RG hat sich bereits in früher Zeit mehrfach mit diesem Begriff auseinander-gesetzt. So wird in einem Urteil vom 11.3.1884¹⁾ Gefahr als ein Zustand bezeichnet, in dem der Eintritt eines Schadens wahrscheinlich sei, in dem die nahe Möglichkeit eines Schadens gegeben sei. Diese Kennzeichnung der Gefahr findet sich auch in den weiteren Entscheidungen vom 18.5.1886²⁾, 14.6.1897³⁾ und 18.3.1919⁴⁾. Sie ist auch heute noch allgemein gebräuchlich⁵⁾. Wenn man von dem Wort "wahrscheinlich", das dem Sprachgebrauch nach soviel wie "vermutlich" bedeutet, ausgeht, dann könnte man meinen, daß Gefahr eine Lage sei, die in den überwiegenden Fällen zu einem Schaden führe. In diesem Sinne wollte das RG seine Definition aber wohl nicht verstanden haben wissen. Das zeigt schon die Gleichsetzung der Begriffe "Wahrscheinlichkeit" und "Möglichkeit" in der oben angeführten Definition.

1) RG St 10,175

2) RG St 14,136

3) RG St 30,179

4) RG St 53,213

5) Vgl. a) OLG Celle, Urt. v. 7.4.1954 = VRS 6,381 = GA 55,27 = Nds Rpfl 54,115

b) OLG Schleswig, Urt. v. 6.7.1955 = Verk Mitt 55,44

c) OLG Düsseldorf, Urt. v. 14.12.1953 = VRS 6,304

d) Maurach aaO, § 57 I B2 = S. 453/54

e) Mezger, Allg. Teil aaO, § 29 II = S.81

f) Welzel aaO, § 66 Vorbem. = S.371

g) LK aaO, Vorbem. 3 zu § 306 StGB

h) Schönke-Schröder aaO, Vorbem. I zu § 306 StGB = S. 1111

Bezeichnet man die Gefahr als einen Zustand, in dem der Eintritt eines Schadens möglich ist, so ist diese Kennzeichnung ebenfalls unbefriedigend. Denn jede auch noch so sicher anmutende Lage bietet die theoretische Möglichkeit eines Schadens. Das RG sprach deshalb wohl auch von einer naher Möglichkeit. Es wollte damit offenbar herausstellen, daß Gefahr nur eine solche Lage ist, die berechnigte Anhaltspunkte dafür bietet, daß die Möglichkeit eines Schadens gegeben ist. Über den erforderlichen Grad, den die "nahe Möglichkeit" bzw. "Wahrscheinlichkeit" aufweisen müsse, ist nie etwas gesagt worden. Hermann¹⁾ vermeidet den Begriff der Wahrscheinlichkeit, weil er häufig an Sicherheit angrenze und ihr praktisch gleichkomme. Für die Frage, wie groß die Möglichkeit des eintretenden Schadens sein müsse, ist seinen Ausführungen lediglich zu entnehmen²⁾, daß nur die naheliegende Möglichkeit eine Gefahr darstelle. Wenn das RG bewußt zu dieser Frage nicht Stellung genommen hat, so kann man daraus entnehmen, daß es die Gefahr als etwas Unbestimmtes angesehen hat, bei dem man nie sagen kann, ob ein Schaden tatsächlich eintritt oder nicht. Da aber, wie oben ausgeführt wurde, jede Lage die theoretische Möglichkeit eines Schadens in sich birgt, kann Gefahr nur eine Lage sein, die die nahe Möglichkeit eines Schadens bietet. Gefahr ist deshalb ein anormaler Zustand, bei dem die Ansichten für den Eintritt eines Schadens größer sind als die für einen Nichteintritt. Ob ein Schaden wirklich eintritt, bleibt unbestimmt. Diese Kennzeichnung der Gefahr entspricht auch der vom BGH in seinem Beschluß vom 30.6.1955³⁾ geäußerten Ansicht, nach der Gefahr eine Lage ist, die die Schädigung von Menschen oder Sachwerten wahrscheinlich macht. Der BGH hebt dabei das der Gefahr eigentümliche Merkmal der Unbestimmtheit besonders hervor, indem er ausführt, daß das Wesen der Gefahr in der Ungewiß-

1) aaO, S.13

2) aaO, S.15

3) BGH St 8,28 = NJW 55,1329 = JZ 55,589 = MDR 55,625
= DAR 55,223 = RdK 55,157 = VRS 9,143 = Verk Mitt
55,51

heit aller jener Umstände bestehe, die schließlich den Erfolg ausmachten. Auch Jagusch¹⁾ legt bei seiner Definition der Gefahr entscheidendes Gewicht auf die ihr eigentümliche Ungewißheit, wenn er sagt, Gefahr sei das Aufeinanderbeziehen von Umständen, die wegen der ihr innewohnenden Eigenschaften mehr oder weniger wahrscheinlich oder vermutlich in einen Schaden umschlagen könnten.

Die nahe Möglichkeit für den Eintritt eines Schadens, den die Gefahr voraussetzt, ist nicht von dem meist subjektiven Standpunkt zur Zeit der kritischen Lage zu beurteilen. Vielmehr ist die objektive nachträgliche Prognose²⁾ für die Klärung dieser Frage massgebend. Welche Bedeutung diese Unterscheidung haben kann, zeigt folgender Fall:

A, der einen Hang zum Randalieren hat, macht sich eines Tages an einer Bahnschranke zu schaffen. Er hebt die Barriere aus der Gabel und drückt sie in Richtung auf die Gleise. In diesem Augenblick naht ein rückwärts fahrender rangierender Zug. Auf dem Trittbrett des ersten Wagens steht B, der dem Lokführer Zeichen geben soll. B glaubt, von der Schranke erfaßt zu werden. Er ruft deshalb um Hilfe. Die Feststellungen ergeben, daß A den B niemals mit der Schranke berühren konnte.

Die Frage lautet nun: Hat A durch seine Handlung den B in Gefahr gebracht? Die Frage stellen heißt sie verneinen. Denn die Möglichkeit, daß B durch die Schranke hätte verletzt werden können, war ausgeschlossen. Es bestand somit keine Lage für B, die die Möglichkeit eines Schadens in sich barg. Der Laie würde die Frage vielleicht bejahen, weil er die subjektive Beurteilung des B, der an den Eintritt eines Schadens geglaubt hat, bei seiner Antwort zugrunde legen würde. Das ist aber nicht richtig, weil es dem Wesen der Gefahr widerspricht. Von dem hier angeführten Beispiel sind aber die Fälle zu unterscheiden, in denen der Eintritt eines Schadens dadurch entfällt, daß der Gefährdete sich noch rechtzeitig in Sicherheit bringt oder daß der Täter selbst den Eintritt eines Schadens verhindert. Diese Fälle werden im Abschnitt über die konkrete Gemeingefahr näher erläutert.

1) DAR 55,205 (207)

2) Vgl. Maurach aaO, § 57 I B 2 = S. 454

2. Das Wesen der Gemeingefahr.

Für den Begriff der Gemeingefahr wird in § 315a StGB auf die Vorschrift des § 315 III StGB verwiesen. Von der dort gegebenen Definition: "Gemeingefahr bedeutet eine Gefahr für Leib oder Leben, sei es auch nur eines einzelnen Menschen, oder für bedeutende Sachwerte, die in fremdem Eigentum stehen oder deren Vernichtung gegen das . . . Gemeinwohl verstößt" ist auszugehen. Diese Definition wurde erst im Jahre 1935 durch das Gesetz vom 28.6.1935 in das StGB aufgenommen.

Das Wort "Gemein"-gefahr bringt bereits zum Ausdruck, daß es sich dabei um eine Gefahr handeln muß, die in irgendeiner Form die Allgemeinheit betreffen muß. Das Wort "Gemein" findet man noch in den Worten: Gemeinwohl, Gemeinwesen, Gemeingut u.ä. In all diesen Begriffen kommen Beziehungen zur Allgemeinheit zum Vorschein. Deshalb spricht auch der Wortlaut des Begriffes "Gemeingefahr" dafür, daß sie eine Gefahr für die Allgemeinheit darstellt.

Um ihr Wesen und die sich aus ihr ergebenden Fragen klären zu können, ist es notwendig zu untersuchen, was die ältere Lehre und Rechtsprechung unter ihr verstanden haben und was der Gesetzgeber mit der Definition hat sagen wollen.

Erstmals setzte sich das RG mit dem Begriff der Gemeingefahr in einer Entscheidung vom 23.12.1881¹⁾ im Zusammenhang mit dem Vorliegen einer Überschwemmung auseinander. Dabei hob es hervor, daß die Begrenzung einer Gefahr in ihrer Ausdehnung das Vorliegen einer Gemeingefahr nicht ausschließe, da jeder auch noch so allgemeinen Gefahr irgendeine örtliche Grenze der Natur der Sache nach anhafte. Das RG kommt also zu dem wichtigen Ergebnis, daß die Gemeingefahr nicht eine unbestimmt große Gefahr voraussetzt. Zwei Jahre später, in der Entscheidung vom 29.9.1883²⁾, vertrat das RG den entgegengesetzten Standpunkt und legte dar, daß eine Gemeingefahr nur dann vorliegen könne, wenn eine nicht bestimmbare Anzahl von Personen oder Gegenständen gefährdet erscheine. Diese Entscheidungen zeigen, wie sehr umstritten der Begriff der Gemeingefahr zu der damaligen Zeit war. Die Auffassung, die das RG in der zuletzt genannten Entscheidung vertrat, war damals die wohl herrschende Meinung³⁾. Gegen diese Auffas-

1) RG St 5,309

2) R 5,557

3) So Hälschner aaO, § 177 = S. 603

sung kämpfte Hälschner an. Er hat den Standpunkt vertreten¹⁾, daß es zwar die Eigentümlichkeit der meisten gemeingefährlichen Delikte sei, daß der Täter die Wirksamkeit seiner Handlung nicht zu begrenzen vermöge; diese Eigenschaft sei aber keineswegs begriffsnotwendig für die Gemeingefahr. Er bezeichnet als gemeine Gefahr die Gefahr, der bedingungsweise ein jeder ausgesetzt ist. Sie hört nach Hälschner auch dann nicht auf, eine solche zu sein, wenn sie begrenzt ist und in der Verletzung nur einer Person erschöpft erscheint. Hälschner verlangt aber, daß die Person, bzw. der Personenkreis individuell nicht bestimmt ist. Von ihm stammt das klassische Beispiel für die Gemeingefahr: "Es ist als gemeingefährlich verboten, einen Blumentopf unbefestigt vor das Fenster zu stellen, obwohl er nur einmal herabfallen und nur einen Vorübergehenden beschädigen kann". Als weiteres Beispiel zur Begründung seiner These, daß auch die Verletzung eines einzelnen Menschen schon eine Gemeingefahr begründen könne, führt er das Selbstgeschloß an, das an einer von Menschen oft besuchten Stelle gelegt werde und das sich nur einmal entladen und nur einen Menschen verletzen könne. Hälschner legt bei seinen Beispielen für die Gemeingefahr als entscheidendes Gewicht darauf, daß eventuell jeder, wer es auch sei, von ihr betroffen werden könne. Die Lehre Hälschners fand nur zum Teil Zuspruch in der Literatur. Siebenhaar²⁾ stimmte der Auffassung Hälschners zu. Er hat darauf hingewiesen, daß eine Gemeingefahr auch dann bestehe, wenn die Handlung im Einzelfall nur einen einzigen bedrohe, mit der Maßgabe, daß jede beliebige Person der Gefahr ausgesetzt sei. Die Gemeingefahr sei nicht etwa deshalb nicht gegeben, weil es der Zufall gewollt habe, daß nur ein einziger statt mehrerer verletzt worden sei.

v. Rohland³⁾ hat das Wesen der Gemeingefahr zwar ebenso wie das RG in der nicht vor auszuberechnenden Ausdehnung der Gefahr gesehen, also in ihrer unbestimmten Größe. Aber er verneint die Gemeingefahr nicht deshalb, weil im Einzelfall nur einer von der Gefahr betroffen werde. Er meint, der "allgemeine" Charakter einer Handlung könne nicht dadurch

1) So Hälschner aaO § 177 = S.603

2) aaO, S. 263

3) aaO, S. 47/48

beeinflusst werden, daß im gegebenen Zeitpunkt, beispielsweise in der Bahnhofshalle oder in dem Polizeigebäude, wo das Dynamit zur Explosion gerate, statt mehrerer nur eine Person gefährdet werde.

Miřička¹⁾ hat als Wesensmerkmal der Gemeingefahr gleichfalls die Größe der Gefahr, und zwar entweder in Gestalt einer Vielzahl von Personen oder in dem Umfang des gefährdeten Vermögens, angesehen. Nach seiner Ansicht ist es unerheblich, ob die Gefahr eine bestimmte oder unbestimmte Größe aufweist und ob die Gefährdungsobjekte individuell unbestimmt sind oder nicht. Der Grund der höheren Strafbarkeit der gemeingefährlichen Delikte sei ausschließlich in dem größeren Umfang der Gefahr zu suchen, nicht aber darin, daß der Kreis der gefährdeten Personen nicht individuell bestimmt und begrenzt sei. Das Beispiel Hälschners mit dem Blumentopf lehnt er nachdrücklich ab, weil dadurch eben nur ein einziger Mensch verletzt werden könne. Wie groß der Kreis der Personen, der in Gefahr gerate, sein müsse, damit von einer Gemeingefahr gesprochen werden könne, sagt Miřička nicht. Es müsse nur ein "größerer Personenkreis" sein.²⁾

Kitzinger³⁾ hat sich gegen die damals herrschende Lehre gewandt. Er sagt, daß die unbestimmte Größe der Gefahr nicht das Wesen der Gemeingefahr darstelle. Auch die Gefahr, die den 600 Einwohnern eines Dorfes drohe, sei eine Gemeingefahr.

Binding⁴⁾, von dem das von Kitzinger aufgegriffene Beispiel der 600 gefährdeten Dorfbewohner stammt, hat sich energisch gegen die Auffassung, daß das Wesen der Gemeingefahr in der unbestimmten Größe der Gefahr liege, ausgesprochen. Nach seiner Ansicht ist die Gemeingefahr die Gefahr allgemeiner Verletzung. Ob die Gefährdeten bestimmt oder unbestimmt seien, sei unerheblich. Er meint, das Beispiel Hälschners mit dem Blumentopf stelle keine Gemeingefahr dar, weil nur einer verletzt werden könne.

Das RG hat dann im Jahre 1919⁵⁾ wieder zum Begriff der

1) aaO, S. 195 und 198

2) aaO, S. 196

3) aaO, S. 7

4) aaO, S. 394 ff

5) Urt. v. 18.3.1919 = RG St 53,213

Gemeingefahr Stellung genommen und daran festgehalten, daß das Wesen der Gemeingefahr in der unbestimmten Größe der Gefahr liege. Gleichzeitig hat es auch wieder betont, daß der Eintritt eines Schadens für den Begriff der Gemeingefahr nicht erforderlich sei.

Im Jahre 1927 wird von Liszt-Schmidt¹⁾ gelehrt, daß der Begriff der Gemeingefahr auch die Gefährdung eines einzelnen Menschen umfasse, wenn dieser nicht individuell bestimmt sei. Denn das Wesen der Gemeingefahr liege darin, daß sie die Wirksamkeit der Naturkraft der Herrschaft des menschlichen Willens entziehe. Andererseits falle unter den Begriff der Gemeingefahr auch die Gefährdung einer großen Menge von individuell bestimmten Personen, wie z.B. der Passagiere eines Dampfers, wenn die Gefahr nicht auf einzelne von ihnen beschränkt werden könne.

Finger¹⁾ tritt bei seiner Kennzeichnung der Gemeingefahr der Ansicht des RG in vollem Umfange bei, wenn er ausführt, daß die Größe der möglichen Gefahr die Gefahr zur Gemeingefahr mache. Die Unbestimmtheit der Gemeingefahr beziehe sich nicht nur auf die Größe des befürchteten Schadens, sondern auch auf die Anzahl der dadurch möglicherweise betroffenen Subjekte.

Demgegenüber vertritt Hippel im Jahre 1932³⁾ die Ansicht, daß sich die der Gemeingefahr innewohnende Unbestimmtheit auf die gefährdeten Personen bzw. Sachen beziehe.

Dadurch, daß der Gesetzgeber im Jahre 1935 in der in § 315 III StGB aufgenommenen Definition der Gemeingefahr erklärte, daß auch die Gefährdung nur eines einzelnen Menschen eine Gemeingefahr sei, hat er zum Ausdruck gebracht, daß das Wesen der Gemeingefahr nicht in der unbestimmten Größe der Gefahr liegt. Wie aus den oben dargelegten Auffassungen über das Wesen der Gemeingefahr zu entnehmen ist, ging der Hauptstreit in der Lehre darum, ob das Wesen der Gemeingefahr in der Unbestimmtheit der Größe oder in der Unbestimmtheit der gefährdeten Personen bzw. Sachen liege. Durch die Wahl der Definition in § 315 III StGB hat sich der Gesetzgeber für die von Hälsch-

1) aaO, § 148 III 3 = S. 707

2) aaO, S. 250

3) aaO, § 91 = S. 377

ner, Siebenhaar, Liszt-Schmidt und v.Hippel vertretene Auffassung entschieden, nach der das Wesen der Gemeingefahr nicht in der Unbestimmtheit der Größe, sondern in der Unbestimmtheit der gefährdeten Personen bzw. Sachen liegt. Diese Auffassung vom Wesen der Gemeingefahr verdient den Vorzug, weil für sie die stärkeren Argumente sprechen. Das Wesen der Gemeingefahr liegt nicht in der unbestimmten Größe der Gefahr. Streng genommen kann von einer unbestimmten Größe einer Gefahr eigentlich in keinem Fall gesprochen werden. Denn irgendeine Grenze ist der Natur der Sache nach immer gegeben. Darauf hat das RG in dem erwähnten Urteil vom 23.12.1881¹⁾ bereits selbst hingewiesen. Das wird auch an dem Beispiel Bindings deutlich, in dem die 600 Dorfbewohner einer Gefahr ausgesetzt sind. Von einer unbestimmt großen Gefahr kann hier nicht gesprochen werden, weil die Zahl der Gefährdeten feststeht. Zum anderen wird es, worauf v.Rohland²⁾ - trotz seiner sonst entgegengesetzten Auffassung - und Siebenhaar³⁾ zutreffend hinweisen, praktisch vom Zufall abhängen, ob eine Gemeingefahr vorliegt, wenn sich in dem Augenblick, in dem der Sprengstoff in der Bahnhofshalle explodiert nur ein Mensch oder gerade mehrere Menschen aufhalten. Das wird auch von Miřička⁴⁾ nicht verkannt. Vom Zufall kann aber das Wesen der Gemeingefahr nicht abhängen. Die Vertreter der Ansicht, daß das Wesen der Gemeingefahr in der unbestimmten Größe der Gefahr liege, haben ferner mit der Schwierigkeit zu kämpfen, zu bestimmen, wann eine Vielzahl an Personen gegeben ist. Denn nach dieser Ansicht wirkt sich die unbestimmte Größe, so wie Miřička es darstellt⁵⁾, entweder in der Vielzahl der gefährdeten Personen oder in dem Umfang des gefährdeten Vermögens aus. Auf diese Frage gibt Miřička lediglich die Antwort, es müsse sich um einen "größeren Personenkreis" handeln. Wann aber soll ein solch größerer Personenkreis vorliegen? Auch ist das Argument von Miřička und Binding⁶⁾, der Blumen-

1) RG St 5,309

2) aaO, S. 48

3) aaO, S. 263

4) aaO, S. 196

5) aaO, S. 198

6) aaO, S. 396

topf-Fall von Hälschner stellte deshalb keine Gemeingefahr dar, weil nur eine Person verletzt werden könne, nicht stichhaltig. Denn für den Begriff der Gemeingefahr kommt es, wie auch das RG¹⁾ schon zu Recht festgestellt hat, nicht auf eine Verletzung an. Entscheidend ist vielmehr, daß jeder, der unter dem Fenster vorbeigeht, in gleicher Weise der Gefahr ausgesetzt ist, daß der Blumentopf also auf jeden herabfallen kann. Es besteht deshalb nicht nur für den, der tatsächlich verletzt wird, eine Gefahr, sondern für alle, die unter dem Fenster hergehen; deshalb also "Gemein"-gefahr!

Da bis zur Aufnahme der Definition in § 315 III StGB der Streit in der Lehre, wie erwähnt, um die Frage ging, worin der unbestimmte Charakter der Gemeingefahr seinen Ausdruck finden müsse, kann kein Zweifel daran bestehen, daß mit der Festlegung, es reiche auch die Gefährdung eines Einzelnen zur Herbeiführung einer Gemeingefahr aus, nur ein unbestimmter Einzelner gemeint war. Eine andere Auffassung hätte im Widerspruch zu der insoweit einheitlichen Meinung der Lehre, daß durch die Gemeingefahr die Allgemeinheit verletzt werden müsse, gestanden. Hätte der Gesetzgeber wirklich den Standpunkt vertreten, daß die Gefährdung eines bestimmten Einzelnen genüge, dann hätte Thierack in dem Bericht der amtlichen Strafrechtskommission²⁾ dies sicherlich betont, worauf Frey³⁾ mit Recht hinweist. In dem Bericht der Kommission heißt es, daß bei den gemeingefährlichen Delikten zwar gewöhnlich eine individuell nicht bestimmte Personenmehrheit gefährdet werde, es aber auch Fälle gebe, in denen nur eine einzelne Person gefährdet sei. Es sei erforderlich, auch diese Straftaten unter den erhöhten Strafschutz zu stellen. Deshalb habe sich die Kommission zu der Definition des § 315 III StGB entschlossen. Man darf aus dieser Begründung entnehmen, daß die Kommission mit dem Einzelnen nur einen individuell nicht bestimmten Einzelnen gemeint hat.

Diese Auslegung des Begriffs der Gemeingefahr wurde in der auf die Aufnahme der Definition in § 315 III StGB folgenden Zeit nur teilweise gebilligt. So heißt es bei Pfundtner-

1) Urt. v. 18.3.1919 = RG St 53,213 (214)

2) aaO, S. 308/09

3) DAR 56,146

Neubert¹⁾, daß auf Grund der ausdrücklichen gesetzlichen Bestimmung die Gefährdung eines einzelnen Menschen genüge; dies könne, braucht aber nicht ein bestimmter Mensch zu sein. Eine nähere Begründung für diese Behauptung wird dabei aber nicht gegeben. Hermann²⁾ hält die Lehre des RG für die richtige Auffassung. Das Wesen der Gemeingefahr liege in der Unbestimmtheit des Umfangs der Gefahr. Gemeingefahr sei daher "unbestimmt große Gefahr". Wesentlich sei dabei, daß der Kreis der Verletzten und nicht der der Gefährdeten unbestimmt sei.

Hermann führt in diesem Zusammenhang das Beispiel Bindings mit den 600 Dorfbewohnern wieder an und meint, hier sei eine Gemeingefahr gegeben, weil der Kreis der wahrscheinlich verletzten Personen unbestimmt sei. Daß die Zahl der 600 gefährdeten Personen genau festliege, sei unerheblich. Diese Auffassung ist entschieden abzulehnen. Es wurde bereits dargelegt, daß der Gesetzgeber bei den gemeingefährlichen Delikten nicht die Verletzung, sondern die Gefährdung unter Strafe gestellt hat. Es kann deshalb nur darauf ankommen, wie groß der Kreis der Gefährdeten ist. Das würde für die Lehre Bindings und für die Auffassung Hermanns bedeuten, daß der Fall mit den 600 Dorfbewohnern keine Gemeingefahr betreffe. Dem ist aber keineswegs so. Es liegt eine Gemeingefahr vor, weil der Kreis der Gefährdeten nicht individuell bestimmt ist. Die Gefahr ist von Vater nicht für 600 bestimmte Einzelpersonen geschaffen worden, sondern für die Allgemeinheit des Dorfes, die sich zufällig aus 600 Menschen zusammensetzt.

In Übrigen sieht Hermann³⁾ eine Gemeingefahr nur dann als gegeben an, wenn die Gefahr der Verletzung vieler Personen besteht. Nur in diesem Fall sei die Gefahr eine "allgemeine" nämlich eine Gemeingefahr. Ebenso wie Mitßke gibt auch Hermann keinen Anhaltspunkt dafür, bei welcher Anzahl von Personen man von "vielen" Personen sprechen kann. Auch überzeugt das Argument von Hermann nicht, daß die Gefahr für einen einzelnen Menschen niemals eine Gefahr für die Allgemeinheit begründen könne. Denn bei jeder Gemeingefahr für einen noch so gro-

1) aaO, Ann. 7 zu § 315 StGB

2) aaO, S. 31

3) aaO, S. 23

Ben und unbestimmten Kreis wird immer nur ein Teil der Totalität der menschlichen Gemeinschaft erfaßt. Es wäre nun aber nicht gerechtfertigt zu sagen, daß nicht ein kleiner, sondern nur ein größerer Bruchteil der Allgemeinheit schutzwürdig sei. Deshalb kann ein einzelner Mensch genau so gut als Teil der Gesamtheit der menschlichen Gemeinschaft in Erscheinung treten wie ein größerer Kreis von Personen. Voraussetzung für eine Gemeingefahr bei der Gefährdung nur eines einzelnen Menschen ist jedoch, daß er individuell unbestimmt ist. Denn nur dadurch, daß der Täter keinen Einfluß auf die Auswahl der Persönlichkeit hat, die er gefährdet, kann der unbestimmte Charakter, der der Gemeingefahr anhaftet, zum Ausdruck kommen.

In einer Entscheidung im Jahre 1940¹⁾ verneint das RG mit Recht das Vorliegen einer Gemeingefahr für eine Einzelperson, weil die Erkrankung der betreffenden Person und die daraus sich für diese ergebende Gefahr oder Notlage keine Gefahr für die Allgemeinheit sei. In diesem Fall wäre eine Gemeingefahr nur dann möglich, wenn die Notlage auch eine andere als die erkrankte Person hätte befallen können.

Ein Blick auf die gegenwärtige Lehre der Gemeingefahr zeigt, daß ihr Wesen auch heute noch umstritten ist. Nach Maurach²⁾ ist das Wesen der Gemeingefahr darin zu sehen, daß der Täter nicht in der Lage ist, den entfesselten Naturkräften entgegenzutreten. Charakteristisch sei die quantitative und qualitative Unberechenbarkeit. Gemeingefahr sei nur dann gegeben, wenn entweder eine größere Anzahl von Personen gefährdet werde, gleichgültig, ob bestimmbar oder nicht, oder wenn der konkret gefährdete Einzelne wenigstens nicht individualisierbar sei. Auch Welzel³⁾ bezeichnet die Gemeingefahr als eine Gefahr, die die Allgemeinheit entweder in der Vielzahl der Individuen oder in der Unbestimmtheit der Individualität betreffe. Auch nach seiner Ansicht ist es bei der Gemeingefahr für eine Vielheit von Individuen gleichgültig, ob diese bestimmt oder unbestimmt sind. Dagegen spricht Mezger⁴⁾ lediglich von der Gefährdung unbestimmter Personen.

1) Urt. v. 19.12.1940 = RG St 75,68 (70)

2) aaO, § 57 I B 2 = S. 454

3) aaO, § 66 Vorbem. = S. 371

4) Bes.Teil aaO, § 73 I = S. 223

Niethammer¹⁾ und Birk²⁾ halten daran fest, daß es widersinnig sei, schon bei der Gefährdung eines einzelnen Menschen von einer Gemeingefahr zu sprechen. Merkwürdigerweise behaupten beide, das RG habe sich in dem bereits erwähnten Urteil vom 19.12.1940³⁾ gegen die Begriffsbestimmung der Gemeingefahr in § 315 III StGB ausgesprochen. Das ist aber keineswegs der Fall. Wie oben schon ausgeführt, hat das RG die Gemeingefahr nicht deshalb verneint, weil es sich nur um die Gefährdung eines einzelnen Menschen handelte, sondern, weil die Einzelperson in dem konkreten Fall nicht die Allgemeinheit vertreten habe, sie also individuell bestimmt gewesen sei. Giffhorn⁴⁾ führt zur Begründung dafür, daß durch die Gemeingefahr immer die Allgemeinheit betroffen werden müsse, das Wort "dadurch" in § 315a StGB an. Dieses Wort weise auf die Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs und damit auf den Schutz der Allgemeinheit hin. Das ist aber keine Begründung für den Begriff der Gemeingefahr. Denn man kann zur Klärung eines Rechtsbegriffes, der aus dem 19. Jahrhundert stammt, nicht auf die Fassung eines Gesetzes aus dem Jahre 1952 hinweisen. Frey⁵⁾, der sich der Auffassung von Maurach und Welzel anschließt, verlangt für das Vorliegen einer Gemeingefahr für einen einzelnen Menschen, daß dieser individuell unbestimmt sei in der Weise, daß an seiner Stelle ebenso gut jeder andere hätte gefährdet werden können. Daß es sich hierbei um eine unbestimmte Person handeln müsse, ist auch die überwiegende Auffassung in den Kommentaren⁶⁾. Sowohl der LK⁷⁾ als auch Schwarz⁸⁾ sehen das Wesen der Gemeingefahr

1) aaO, S. 376

2) NJW 54, 1146 (1147 unter III)

3) RG St 75, 68 (70)

4) DAR 55, 209

5) DAR 56, 145 (147, 148)

6) Vgl. a) Kohlrausch-Lange aaO, Anm. III 2 zu § 315a StGB

b) LK aaO, Vorbem. 3 vor § 306 StGB

c) Müller aaO, S. 468

d) Schönke-Schröder aaO, Vorbem. I vor § 306 StGB = S. 1111

7) siehe Fußnote 6 b

8) aaO, Vorbem. 1 B vor § 306 StGB

darin, daß der Täter nicht in der Lage sei, den Umfang des durch seine Handlung drohenden Schadens auf bestimmte Personen zu beschränken.

Seit der Schaffung des StVSichG hat die Diskussion um das Wesen der Gemeingefahr auch in der Rechtsprechung wieder Auftrieb erhalten. Die Entwicklung dieser Rechtsprechung hat einen sehr interessanten Verlauf genommen. Erstmals hat sich das OLG Düsseldorf wieder eingehend mit dem Wesen der Gemeingefahr auseinandergesetzt¹⁾. Nach dieser Entscheidung ist Kennzeichen der Gemeingefahr die sich aus ihrer Art ergebende Größe und die Tatsache, daß der Täter die mögliche Ausdehnung der Gefahr auf einen weiteren Kreis von Personen in der Regel nicht in der Gewalt habe. Das Gericht vermeidet dabei die Definition: "Gemeingefahr ist die unbestimmt große Gefahr". Vielmehr hebt es ausdrücklich hervor, daß der Begriff der Gemeingefahr durch eine Begrenzung der eingetretenen Gefahr nicht ausgeschlossen werde, da irgendeine örtliche Grenze der Natur der Sache nach jeder noch so allgemeinen Gefahr anhaften müsse. Das OLG Hamburg²⁾ weist bei seiner Auslegung der Gemeingefahr darauf hin, daß immer die Allgemeinheit betroffen werden müsse. Deshalb könne bei einem Einzelnen auch nur dann von einer Gemeingefahr die Rede sein, wenn er als Angehöriger der Allgemeinheit in Erscheinung trete. Dabei wirft das Gericht die Frage auf, ob über den Einzelnen hinaus nicht noch eine weitere Gefährdung der Allgemeinheit erforderlich sei. Demgegenüber betont das OLG Hamm in seinem Urteil vom 21.12.1953³⁾, daß für den Begriff der Gemeingefahr die Gefährdung eines bestimmten Einzelnen genüge. Das gehe schon aus dem Wortlaut der Definition hervor (!). Unter Hinweis auf Welzel kennzeichnet das OLG Celle⁴⁾ das Wesen der Gemeingefahr dahin, daß sie bei der Gefährdung einer Vielheit von Personen gegeben sein könne oder bei der Gefährdung eines Einzelnen, wenn dieser individuell unbestimmt sei. Wann eine solche Vielheit von Personen vorliegt, wird in der Entscheidung nicht ausgeführt. Das müsse Tatfrage bleiben.

1) Urt. v. 14.12.1953 = VRS 6,304

2) Urt. v. 16.12.1953 = NJW 54,813 = VRS 6,208

3) VRS 6,207

4) Urt. v. 7.4.1954 = VRS 6,381 = GA 55,27 = Nds Rpfl 54,115

Auch das OLG Stuttgart verlangt in seinem Urteil vom 8.10.1954¹⁾, daß durch die Gemeingefahr auch dann die Allgemeinheit betroffen werden müsse, wenn es sich um die Gefährdung nur eines Einzelnen handle. Entgegen dem oben angeführten Urteil des OLG Hamburg läßt dasselbe Gericht in dem Leitsatz einer Entscheidung vom 15.6.1955²⁾ die Gefährdung eines Einzelnen ohne die Unterscheidung, ob es sich um die Gefährdung eines bestimmten oder unbestimmten Einzelnen handeln müsse, zur Bejahung des Begriffs der Gemeingefahr genügen. Besonders interessant ist die Entwicklung der Rechtsprechung des BGH in diesem Zusammenhang. In seinen Entscheidungen vom 23.2.1954³⁾, 24.6.1954⁴⁾ und 26.8.1954⁵⁾ hat der BGH im Zusammenhang mit der Frage der Insassengefährdung nie die Frage erörtert, ob es sich bei den gefährdeten Personen um individuell bestimmte oder unbestimmte Personen handeln müsse. Dann aber hat der BGH in seiner viel beachteten Entscheidung vom 16.1.1958⁶⁾ seine bisherige Auffassung über den Begriff der Gemeingefahr überprüft und das Wesen der Gemeingefahr so gekennzeichnet, daß ihre Wirkung der Herrschaft dessen entzogen sei, der sie in Gang gesetzt habe, und sich nun gegen jeden richte, der in ihren Bereich gerate. Unter Hinweis auf die geschichtliche Entwicklung betont der BGH in dieser Entscheidung nunmehr, daß es sich bei der Gemeingefahr immer um eine Bedrohung der Allgemeinheit handeln müsse. Daher werde auch der Einzelne nur dann von der Gemeingefahr betroffen, wenn er Repräsentant der Allgemeinheit sei. Unbestritten ist in der neueren Rechtsprechung⁷⁾, daß der Begriff der Gemeingefahr vom Eintritt eines Schadens unabhängig ist.

Abschließend ist zum Wesen der Gemeingefahr zu sagen, daß

-
- 1) NJW 55,114
 - 2) NJW 55,1767
 - 3) BGH St 6,100 = NJW 54,1089 = DAR 54,165 = VRS 6,456
 - 4) BGH St 6,232 = NJW 54,1255 = DAR 54,210 = VRS 7,117
 - 5) Verk Mitt 54,2 Nr. 3
 - 6) BGH St 11,199 = NJW 58,507 = DAR 58,108 = VRS 14, 300 = MDR 58,354 = JZ 58,443 = Verk Mitt 58,19 = LM Nr. 6 zu § 315 StGB
 - 7) Vgl. a) OLG Düsseldorf, Urt. v. 14.12.1953 = VRS 6,304
b) OLG Celle, Urt. v. 6.2.1954 = NJW 54,612
c) BGH, Beschl. v. 30.6.1955 = BGH St 8,28 = NJW 55,1329 = JZ 55,589 = MDR 55,625 = DAR 55,223 = VRS 9,143 = RdK 55,157 = Verk Mitt 55,51
d) KG, Urt. v. 24.11.1955 = JR 56,71 = VRS 10,52 = Verk Mitt 56,1

ihre Eigenart am besten in der von Schwarz¹⁾ und dem LK²⁾ gewählten Definition zum Ausdruck kommt: Das Wesen der Gemeingefahr liegt darin, daß der Täter nicht in der Lage ist, den Umfang des durch seine Handlung drohenden Schadens auf bestimmte Personen zu beschränken. Das Wesen der Gemeingefahr liegt nicht in der unbestimmten Größe der Gefahr. Die unbestimmte Größe ist nur ein relativer Begriff. Denn der Natur der Sache nach ist eine bestimmte Grenze immer gegeben. Darauf hat das RG mit Recht hingewiesen³⁾. Die oben angeführte Meinung des OLG Hamm, aus dem Wortlaut des § 315 III StGB gehe hervor, daß die Gefährdung eines bestimmten Einzelnen genüge, ist keine Begründung. Der Definition ist lediglich zu entnehmen, daß eine Gemeingefahr auch bei Gefährdung nur eines Einzelnen gegeben sein kann. Ob aber dieser Einzelne bestimmt oder unbestimmt sein muß, dafür bietet der Wortlaut des § 315 III StGB keinen Anhaltspunkt.

Auch muß der oben dargelegten Auffassung von Maurach und Welzel insoweit widersprochen werden, als sie die Gemeingefahr für Personen entweder in der Vielheit der Individuen oder in der Gefährdung eines einzelnen unbestimmten Individuums sehen. Ausschlaggebend für die Gemeingefahr bei Personen ist, gleichgültig, ob es sich um einen Einzelnen oder um eine Vielheit von Personen handelt, daß sie individuell unbestimmt sind. Das ist offensichtlich auch die Meinung des BGH in dem oben zitierten Urteil vom 16.1.1958. Denn der BGH kennzeichnet die Gemeingefahr dahin, daß derjenige, der sie in Gang setze, es nicht in seiner Gewalt habe, wer von ihr betroffen werde. Auch bei der Gefährdung einer Vielheit von Personen ist deshalb Voraussetzung, daß an die Stelle der einzelnen Gefährdeten auch ebenso gut jeder andere hätte treten können. Deshalb ist auch in dem Beispiel Bindings mit den 600 Dorfbewohnern eine Gemeingefahr gegeben. Der Bestand der Dorfgemeinschaft wechselt dauernd. Der Täter hat keinen Einfluß darauf, wer gerade zu ihr gehört. Anders liegt der Fall aber z.B. dann, wenn der Täter eine Gefahr für eine von ihm selbst ausgewählte Hochzeits-

1) aaO, Vorbem. 1B vor § 306 StGB

2) aaO, Vorbem. 3 vor § 306 StGB

3) RG St 5,309

gesellschaft verursacht. In der Hochzeitsgesellschaft wird nicht die Allgemeinheit gefährdet. An die Stelle der einzelnen Gäste kann nicht jeder beliebige treten. Die Gesellschaft setzt sich aus bestimmten ausgewählten Persönlichkeiten zusammen. Es ist auch kein Grund dafür ersichtlich, warum man insoweit einen Unterschied machen will, wenn man die Gemeingefahr für einen einzelnen bestimmten Menschen ablehnt, sie aber dann bejaht, wenn mehrere bestimmte Menschen gefährdet werden. Wo soll nun die Grenze gezogen werden? Diese Schwierigkeit wird besonders bei der erwähnten Entscheidung des OLG Celle vom 7.4.1954¹⁾ deutlich. Das Gericht bezeichnet die Frage, wann eine solche Vielheit vorliege, als Tatfrage. Es meint, man müsse zwischen einfacher Personenmehrheit - wie bei 2 Personen z.B. - und Personenvielheit unterscheiden. Ab welcher Zahl soll man aber von einer Vielheit sprechen? Eine für die Praxis brauchbare Auslegung des Begriffs der Gemeingefahr bietet sich daher nur dann an, wenn man sowohl bei der Gefährdung eines Einzelnen als auch bei der Gefährdung mehrerer verlangt, daß diese individuell unbestimmt sind.

Bevor nun die Frage, welche Personen und Sachen von der Gemeingefahr betroffen werden können, angeschnitten wird, soll noch auf das spezielle Erfordernis der Gemeingefahr in § 315a StGB, der konkreten Gefährdung, eingegangen werden.

3. Die konkrete Gemeingefahr in § 315a StGB.

Unter den gemeingefährlichen Delikten im StGB unterscheidet man solche, bei denen eine abstrakte Gefährdung ausreicht, und solche für die eine konkrete Gefährdung erforderlich ist. Bei den Bestimmungen des StGB, bei denen das Wort "Gemeingefahr" als Tatbestandsmerkmal auftritt, spricht man von konkreten Gefährdungsdelikten²⁾. Daß für § 315a StGB eine konkrete Gefährdung erforderlich ist, dürfte unbestritten sein³⁾.

1) VRS 6,381 = GA 55,27 = Nds Rpfl 54,115

2) Vgl. Hermann aaO, § 4 II = S. 16

3) Vgl. a) BayObLG, Urt. v.27.10.1953 = BayObLG St 1953,200 = NJW 54,42 = JZ 54,131 = RdK 54,42 Nr. 33 = DAR 54,20 = VRS 6,46
b) OLG Hamm, Urt.v.11.1.1954 = VRS 6,305
c) OLG Schleswig, Urt.v.6.7.1955 = VerK Mitt 55,44
d) Welzel aaO, § 66 V l a
e) Schönke-Schröder aaO, Anm.I zu § 315a StGB = S.1128
f) Floegel-Hartung aaO, Anm. 2b zu § 315a StGB = S.1416

Die Unterscheidung zwischen abstrakter und konkreter Gefährdung ist keine Eigenart der Gemeingefahr; sie stellt vielmehr nur eine Besonderheit der Gefahr dar. Man spricht wohl deshalb immer von abstrakter und konkreter Gemeingefahr, weil diese Unterscheidung im StGB vorwiegend im Rahmen der gemeingefährlichen Delikte besonders in Erscheinung tritt. Daß das Erfordernis der konkreten Gefährdung kein Bestandteil der Gemeingefahr ist, verkennt Birk¹⁾, wenn er meint, eine konkrete Verkehrsgefährdung sei immer Voraussetzung für eine Gemeingefahr. Daß sich dies nicht so verhält, ergibt sich aus einem Vergleich mit § 306 StGB. Die Inbrandsetzung eines Wohnhauses ist trotz der Einwilligung des Eigentümers rechtswidrig, weil er über das geschützte Rechtsgut, die Sicherheit der Allgemeinheit, nicht verfügen kann. In diesem Tatbestand wird gesetzlich vermutet, daß die Allgemeinheit - denn es könnte sich wider Erwarten doch noch ein Mensch im Hause befinden - gefährdet und damit eine Gemeingefahr herbeigeführt wird. Es handelt sich in § 306 StGB um eine abstrakte Gemeingefahr, weil der Nachweis der Gefährdung einer bestimmten Person nicht zu führen ist.

Schmidt-Leichner²⁾ leitet das Erfordernis der konkreten Gefährdung in § 315a StGB aus dem Tatbestandsmerkmal "Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs" her. Er ist der Auffassung, daß eine Beeinträchtigung der Sicherheit erst dann gegeben sei, wenn sich z.B. die Gefährlichkeit des angetrunkenen Kraftfahrers in einem erkennbar störenden Verhalten im Straßenverkehr auswirke. Daß sich der angetrunkene Kraftfahrer in einer verkehrsreichen Straße bewege, reiche dazu nicht aus. ~~Auch nach der Ansicht von Arndt-Guelde³⁾ und Mögel-Hartung⁴⁾~~ ist eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs erst bei einer konkreten Gefährdung des Straßenverkehrs gegeben. Ähnlich hält auch Blei⁵⁾ das Fahren in einem fahruntüchtigen Zustand nur für ein Indiz, daß die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigt worden sei. Dieser Ansicht steht jedoch der Wortlaut des Gesetzes entgegen. Das Gesetz sagt nämlich; "Wer die Sicherheit des Stra-

1) NJW 54,1145 (1147 unter IV und V)

2) NJW 55,1297 (1297 unten und 1298 oben)

3) aaO, Anm. 2 zu § 315a StGB = S.116

4) aaO, Anm. 2a zu § 315a StGB = S. 1415

5) NJW 57,620

Benverkehrs d a d u r c h beeinträchtigt, daß er ein Fahrzeug führt, obwohl er ... sich nicht sicher im Verkehr bewegen kann ...". Es stellt also fest, daß die Sicherheit des Straßenverkehrs durch ein Fahren im fahruntüchtigen Zustand beeinträchtigt wird. Mit Recht bezeichnen daher das OLG Hamm¹⁾, Schönke-Schröder²⁾, Straube³⁾ und Mayer⁴⁾ - dieser lehnt die Auffassung Schmidt-Leichners entschieden ab - die Eingangsworte des § 315a StGB als ein abstraktes Gefährdungsmerkmal. Hätte der Gesetzgeber in den Eingangsworten das Erfordernis einer konkreten Gefährdung aufstellen wollen, dann hätte er sicherlich eine andere Formulierung gewählt. Die Voraussetzung einer konkreten Gefährdung kann deshalb nicht aus dem Tatbestandsmerkmal "Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs" gewonnen werden. Die Forderung nach einer konkreten Gefährdung in § 315a StGB ergibt sich nur daraus, daß das Wort "Gemeingefahr" in § 315a StGB im Gegensatz zu der abstrakten Gemeingefahr in § 306 StGB im Tatbestand der Straßenverkehrsgefährdung als Tatbestandsmerkmal auftritt.

Die konkrete Gefahr erfordert, daß eine bestimmte Person oder Sache gefährdet wird. Die konkrete Gefährdung läßt sich nur an Hand des einzelnen Falles nachweisen. Sie kann nicht damit begründet werden, daß eine allgemeine Gefährdung auf der Straße gegeben war. Dann liegt nur eine abstrakte Gefahr vor. Vielmehr muß es sich um eine Gefährdung des Straßenverkehrs in seiner besonderen Gestaltung handeln. Die Besonderheit, die die konkrete Gefahr von der abstrakten Gefahr unterscheidet, nämlich die Gefährdung einer bestimmten Person oder Sache, hat die Rechtsprechung⁵⁾ in der Feststellung

1) Urt. v. 17.11.1953 = NJW 54,85 = DAR 54,70 = VRS 6,151

2) aaO, Anm. II zu § 315a StGB = S.1129

3) NJW 55,407

4) NJW 55,1749

5) Vgl. a) OLG Düsseldorf, Urt.v. 28.2.1957 = DAR 57,160
b) BGH, Beschl.v. 30.6.1955 = BGH St 8,28 = NJW 55,1329 = JZ 55,589 = MDR 55,625 = RdK 55,157 = DAR 55,223 = VRS 9,143 = Verk Mitt 55,51
c) BGH, Urt.v. 19.4.1956 = VRS 11,61
d) BayObLG, Urt. v. 27.10.1953 = BayObLG St 53,200 = NJW 54,42 = RdK 54,42 Nr. 33 = JZ 54,131 = DAR 54,20 = VRS 6,46
e) BayObLG, Urt.v. 7.4.1954 = NJW 54,1090 = JZ 54,511 = DAR 54,300 = VRS 6,458
f) KG, Urt.v. 20.5.1954 = VRS 7,62

zum Ausdruck gebracht, daß die reibungslose Abwicklung eines bestimmten Verkehrsvorgangs mit Rücksicht auf die Besonderheit des einzelnen Falles so in Frage gestellt sein müsse, daß der Eintritt eines Schadens wahrscheinlicher als dessen Ausbleiben sei.

Das OLG Oldenburg¹⁾ läßt es für eine konkrete Gefährdung genügen, daß sämtliche Verkehrsteilnehmer, die sich auf der vom Täter benutzten Straße befinden, in den Bereich der von ihm ausgehenden Gefahr geraten sind. Dieser Auffassung kann nicht beigetreten werden, weil sie dem Begriff der konkreten Gefahr nicht gerecht wird. Dabei soll die Frage, ob bei einem hohen Grade von Trunkenheit eine konkrete Dauergefährdung möglich ist, wie dies neuerdings vom OLG Hamm²⁾ und von Holtz³⁾ vertreten wird, dahingestellt bleiben, da sie ein Problem der Ziffer 2 des § 315a StGB ist. Für die hier interessierende Ziffer 4 kann die konkrete Verkehrsgefährdung nur an Hand des einzelnen bestimmten Verkehrsvorgangs im Sinne der oben angeführten Rechtsprechung festgestellt werden.

Die Feststellung, daß eine konkrete Gemeingefahr im Sinne des § 315a StGB nur dann gegeben ist, wenn der Eintritt eines Schadens für eine bestimmte Person bzw. Sache näher liegt als dessen Ausbleiben, der Schadenseintritt also nur durch besondere Umstände vermieden werden kann, wirft die Frage auf, in wieweit eine Gemeingefahr vorliegt, wenn sich der von der Gefahr bedrohte Verkehrsteilnehmer noch rechtzeitig in Sicherheit bringt oder wenn der Täter den Eintritt eines Schadens durch sein eigenes Handeln unterbindet. Es geht dabei um die spezielle Frage, wann die oben erwähnten besonderen Umstände vorliegen, die den Eintritt eines Schadens ausschließen. Die erste der beiden in Betracht kommenden Möglichkeiten spielte in einer Entscheidung des OLG Celle vom 20.10.1954⁴⁾ eine Rolle. Fußgänger retteten sich vor dem Überfahrenwerden dadurch, daß sie

1) Urt. v. 9.2.1954 = DAR 54,115

2) Urt. v. 5.5.1958 = NJW 58,1359 = VRS 15,359

3) DAR 57,290

4) VRS 7,459

noch rechtzeitig beiseite sprangen. Das Gericht stellte es zu Recht entscheidend auf die Frage ab, wieviel Zeit die Fußgänger noch hatten, um sich auf die erkennbare Gefahr einzustellen. Hatten diese nämlich genügend Zeit, der Gefahr durch ein Ausweichen zu begegnen, dann muß das Vorliegen besonderer Umstände verneint werden. Dagegen liegt in all den Fällen eine Gemeingefahr vor, in denen das Insicherheitbringen nur durch eine augenblickliche Reaktionshandlung erfolgt¹⁾. Im einzelnen wird es meist Tatfrage sein, ob die besonderen Umstände vorliegen. Daß die Gemeingefahr dadurch, daß sich die bedrohten Verkehrsteilnehmer noch rechtzeitig vor einem Schaden retten können, nicht stets ausgeschlossen wird, ist auch die Auffassung der Kommentare²⁾. In gleicher Weise kommt es auch bei der zweiten Möglichkeit, in der der Täter den Eintritt eines Schadens durch sein eigenes Handeln vermeidet, darauf an, ob die "besonderen Umstände" gegeben sind. Gelingt es dem Täter nämlich nur durch besondere Geistesgegenwart, in letzter Sekunde den Eintritt eines Schadens zu unterbinden, dann liegt trotzdem eine konkrete Gemeingefahr vor. Anderer Auffassung ist offensichtlich das OLG Köln in seiner Entscheidung vom 25.6.1957³⁾, in der es ohne nähere Einzelangaben darlegt, daß eine Gemeingefahr nicht vorliege, wenn der Täter den Eintritt eines Schadens selbst vermeide. Das OLG Hamm hat diese Frage jetzt dem BGH zur Entscheidung vorgelegt⁴⁾. Es möchte die Gemeingefahr in dem Fall bejahen, in dem ein Lastzugfahrer den Zusammenstoß mit einem einen unbeschränkten Bahnübergang befahrenden Personenzug nur dadurch verhindert, daß er seinen Lastzug in letzter Sekunde mit voller Kraft abbremst und etwa 50 - 75 cm vor dem durchfahrenden Zug zum Stehen bringt. Das Gericht sieht sich an dieser

1) Vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 1.3.1957 = Verk Mitt 58, 11

2) Vgl. a) Dreher-Maassen aaO, Anm. 4 zu § 315a StGB

b) Floegel-Hartung aaO, Anm. 2e zu § 315a StGB, Randnote 9 = S. 1424

c) Kohlrausch-Lange aaO, Anm. IV zu § 315a StGB = S. 588

d) Schönke-Schröder aaO, Anm. II-5 zu § 315a StGB = S. 1133 unten

3) VRS 13, 288

4) Beschl. v. 26.9.1958 = NJW 58, 1896

Entscheidung durch ein entgegengesetztes Urteil des BGH vom 15.3.1955¹⁾ gehindert. In dem Fall des OLG Hamm ist eine konkrete Gemeingefahr gegeben. Es liegt eine typische Situation vor, in der der Eintritt eines Schadens wahrscheinlicher als dessen Ausbleiben war. Das Ausbleiben des Schadens ist nur auf besondere Umstände zurückzuführen. Wäre der Lastzug 50 - 75 cm später zum Stehen gekommen, dann wäre ein Schaden eingetreten. Kein Kraftfahrer kann den erforderlichen Anhalteweg seines Fahrzeugs so genau abschätzen, daß er sich mit Sicherheit sagen kann, es werde nicht zu einem Schaden kommen. Denn dafür sind zu viele Faktoren bei der Berechnung des Anhaltewegs zu berücksichtigen. Die abweichende Entscheidung des BGH kann daher nicht richtig sein.

4. Die von der Gemeingefahr betroffenen Personen.

Bei der Frage, welche Personen im Rahmen des § 315a StGB von der Gemeingefahr betroffen werden können, sind die Fahrzeugführer als die Täter außer Betracht zu lassen. Das ist zwar dem Wortlaut des § 315a StGB nicht zu entnehmen. Diese Ausnahmestellung ist aber deshalb gerechtfertigt, weil der Täter nicht an dem strafrechtlichen Schutz teilhaben kann, den das Gesetz gerade den durch den Täter gefährdeten Verkehrsteilnehmern gewähren will. Der Täter hat diesen strafrechtlichen Schutz nicht verdient. Dies hat der BGH erst in der Entscheidung vom 16.1.1958²⁾ wieder überzeugend mit den hier angeführten Gründen dargelegt. Ebenso wenig wie der Täter können auch die im Sinne der §§ 47 - 49 StGB an der Tat Beteiligten den strafrechtlichen Schutz des § 315a StGB für sich in Anspruch nehmen, weil sie der Seite des Täters zuzurechnen sind. Das hat der BGH bereits in der Entscheidung vom 23.2.1954³⁾ ausgesprochen. Im übrigen ist dies die allgemeine Ansicht⁴⁾ und gilt auch für

-
- 1) - 1StR 574/54 -, zitiert nach dem Vorlegungsbeschluß des OLG Hamm in NJW 58,1896
 - 2) BGH St 11,199 = NJW 58,507 = MDR 58,354 = JZ 58,443 = DAR 58,108 = VRS 14,300 = Verk Mitt 58,19 = LM Nr.6 zu § 315 StGB.
 - 3) BGH St 6,100 = NJW 54,1089 = DAR 54,165 = VRS 6,456
 - 4) Vgl. a) OLG Hamm, Urt.v.11.1.1954 = VRS 6,305
b) OLG Celle, Urt.v.7.4.1954 = GA 55,27 = VRS 6,381 = Nds Rpfl 54,115
c) KG, Urt.v.5.1.1956 = JR 56,150 (151)
d) Floegel-Hartung aaO, Anm.2c zu § 315a StGB = S.1417

den Nebentäter¹⁾.

Eine besonders interessante Entwicklung hat in der Lehre und Rechtsprechung die Frage der Insassengefährdung genommen. Der BGH hatte in den ersten Jahren seit Bestehen des StVSichß die Insassen grundsätzlich - mit Ausnahme der Fahrzeugführer und der Tattleilnehmer- zu den von der Gemeingefahr bedrohten Personen gerechnet²⁾. Er³⁾ und Hartung⁴⁾ hatten die Gemeingefahr im Falle der Insassengefährdung damit begründet, daß es im Rahmen des § 315 StGB nie zweifelhaft gewesen sei, daß dort auch die Insassen zu den von der Gemeingefahr bedrohten Personen zählen würden. Dabei wurde jedoch von beiden entscheidend übersehen, daß es sich bei den Insassen des § 315 StGB, den Fahrgästen von Straßen- und Eisenbahnen, stets ^{um} individuell unbestimmte Personen handelte. Im Rahmen des § 315a StGB wurde aber vom BGH zunächst keine Unterscheidung zwischen bestimmten und unbestimmten Personen getroffen. Dieser Rechtsprechung des BGH schloß sich lediglich das OLG Celle⁵⁾ nicht an. Es bejahte eine Gemeingefahr für Insassen nur dann, wenn in den Insassen die Allgemeinheit betroffen wurde. Auch in den Kommentaren ist die Rechtsprechung des BGH nicht einstimmig gebilligt worden. Schönke-Schröder⁶⁾ und Kohlrausch-Lange⁷⁾ haben ausdrücklich hervorgehoben, daß die Insassen nur dann zu den von der Gemeingefahr bedrohten Personen zu rechnen seien, wenn sie als Vertreter der Allgemeinheit in Erscheinung treten würden. Auch das Schrifttum hat sich gegen die Rechtsprechung des BGH aufgelehnt. Trops⁸⁾ lehnt die Gemeingefahr durch Insassengefährdung ab, weil die Insassen keine Verkehrsteilnehmer seien und daher nicht in den Schutzbereich des § 315a StGB fielen. Daß diese Ansicht unrichtig ist und zu unmöglichen Ergebnissen führt, hat Hoffmann⁹⁾ schon damit zutreffend begründet,

1) Vgl. OLG Braunschweig, Urt. v. 16.11.1956 = GA 57,149 = Nds Rpfl 57,80 = VRS 12,108

2) Vgl. a) Urt.v. 23.2.1954 = BGH St 6,100 = NJW 54,1089 = DAR 54,165 = VRS 6,456
b) Urt. v. 24.6.1954 = BGH St 6,232 = NJW 54,1255 = VRS 7,117
c) Urt. v. 26.8. 1954 = Verk Mitt 54,2 Nr. 3
d) Urt. v. 19.4.1956 = VRS 11,61

3) siehe Fußnote 2a

4) JZ 55,486

5) Urt. v. 7.4.1954 = GA 55,27 = VRS 6,381 = Nds Rpfl 54,115

6) 8.Aufl., Anm. II zu § 315 a StGB = S.1090/91

7) aaO, Anm. IV zu § 315a StGB

8) DAR 56,183

9) NJW 57,211

daß dann auch die Insassen des täterfremden Fahrzeugs keine Verkehrsteilnehmer sein könnten. Auch die Insassen sind Verkehrsteilnehmer, wenn auch keine aktiven, so aber doch passive Verkehrsteilnehmer. Das ist aber nicht einmal der entscheidende Gesichtspunkt. Im Anschluß an die Erörterung über die Insassengefährdung wird auszuführen sein, daß nicht nur Insassen, sondern auch am Verkehr nicht beteiligte Personen von der Gemeingefahr betroffen werden können. Frey¹⁾ und Giffhorn²⁾ haben zutreffend hervorgehoben, daß es sich mit dem Begriff der Gemeingefahr nicht vereinen lasse, eine solche schon bei der Gefährdung bestimmter Personen zu bejahen.

Diese zahlreichen Gegenstimmen haben den BGH dann veranlaßt, seine Rechtsprechung zu überprüfen. In seiner bedeutungsvollen Entscheidung vom 16.1.1958³⁾ hat der BGH seine bisherige Ansicht aufgegeben und sich dahin entschieden, daß eine Insassengefährdung nur dann eine Gemeingefahr begründe, wenn die Insassen als Vertreter der Allgemeinheit in Erscheinung treten. Der BGH hat sich damit wieder zum allein zutreffenden Begriff der Gemeingefahr bekannt, deren Wesen darin liegt, daß der Täter die Gefahr nicht auf individuell bestimmte Personen beschränken kann.

Hartung⁴⁾ wendet sich mit Nachdruck gegen diese Entscheidung des BGH. Er meint, wenn der BGH schon die unzutreffende Unterscheidung zwischen bestimmten und unbestimmten Personen treffe, dann hätte er folgerichtig jede Gemeingefahr durch eine Insassengefährdung ablehnen müssen, weil der Kreis der Insassen von Beginn der Fahrt an immer bestimmt sei. Sicherlich ist die Zahl der möglicherweise gefährdeten Personen von Beginn der Fahrt an bestimmt. Darauf kommt es jedoch nicht an. Das Wesen der Gemeingefahr liegt nicht -wie ausgeführt- in der unbestimmten Größe der Gefahr, sondern in der Unbestimmtheit der Individualität der gefährdeten Personen. Wenn der Fahrzeugführer keinen Einfluß darauf hat, daß statt Müller Meyer gefährdet wird, dann liegt eine Gemein-

1) DAR 56,145 (147/48 unter III)

2) DAR 55,209

3) BGH St 11,199 = NJW 58,507 = MDR 58,354 = JZ 58,443 =
DAR 58,108 = VRS 14,300 = Verk Mitt 58,19 = LM Nr. 6
zu § 315 StGB

4) JZ 58,444

gefahr vor. Das wird von Haftung übersehen.

Das Hauptproblem in der gegenwärtigen Diskussion um die von der Gemeingefahr betroffenen Personen besteht nun darin, wann die Insassen, insbesondere, wenn es sich nur um einen Einzelnen handelt, als Vertreter der Allgemeinheit anzusehen sind. Der BGH hat in der oben erwähnten Entscheidung zu dieser Frage in einem überraschend großen Umfang Stellung genommen, der bereits über den der Entscheidung zugrunde liegenden Sachverhalt hinausgeht. Nach der Auffassung des BGH fallen in den geschützten Personenkreis:

- a) die Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln, da ihre Benutzung allen Verkehrsteilnehmern offenstehe,
- b) die Omnibusreisegesellschaften, weil grundsätzlich jeder, der von der Ausschreibung erfahre, die Möglichkeit habe, sich an der Fahrt zu beteiligen,
- c) die Benutzer von Kraftdroschken, da der Fahrer sich diese Personen nicht persönlich ausgewählt habe und es sich somit um beliebige Glieder der Allgemeinheit handle.
- d) Anders dagegen verhalte es sich, wenn es sich um Verwandte, Freunde oder Bekannte handle oder wenn sich mehrere Freunde ein Kraftfahrzeug zu einem gemeinschaftlichen Ausflug mieteten. Hier seien die persönlichen Beziehungen und die innere Einstellung zwischen den betreffenden Personen (Zuneigung, gleiche Interessen, Wunsch nach gemeinsamem Reiseerlebnis, Verabredung eines Ausflugs) schon bei der Auswahl der Fahrtteilnehmer ausschlaggebend. Ähnliches gelte für die Beziehung des angestellten Fahrers zu seinem Dienstherrn, da hier nicht ein beliebiger anderer hätte gefahren werden können. Das Merkmal der Unbestimmtheit sei in diesen Fällen nicht gegeben.

Durch die Anführung dieses Katalogs von Beispielen hat der BGH weit mehr gesagt, als für die Entscheidung des konkreten Falles erforderlich war. Das ist sicherlich mit Absicht geschehen. Der BGH wollte offensichtlich alle Gesichtspunkte anführen, die bei der Gemeingefahr durch eine Insassengefährdung zu berücksichtigen sind. Durch die Beispiele sollten Mißverständnisse in der Auslegung vermieden werden.

Im folgenden soll jedoch gezeigt werden, daß der BGH in dem Katalog kein allgemeingültiges Rezept geliefert hat, nach dem sich alle Fragen der Insassengefährdung lösen lassen. Die Abgrenzung, die der BGH vorgenommen hat, hätte schärfer erfolgen müssen. Zur Veranschaulichung sollen drei Beispiele dienen.

Fall 1: (Der ein wenig abgeänderte Fall von Booss¹⁾, der eben-

1) DAR 58,173 (176)

falls betont, daß es dem BGH nicht gelungen sei, Regeln für die Behandlung anders gelagerter Fälle aufzustellen)

Ein Ministerialreferent ist genötigt, auf einer Dienstreise eine Stenotypistin mitzunehmen. Ihm stehen 5 Schreibkräfte zur Auswahl, von denen er die ihm menschlich unsympathische, fachlich den anderen aber überlegene Stenotypistin auswählt.

Fall 2: Die Kammer eines LG begibt sich regelmäßig auf Ortsbesichtigung. Dabei wird immer der Wagen des LG-Rat X benutzt.

Fall 3: Ein Kraftfahrer sieht auf einer Straße einen wenig Vertrauen erweckenden "Anhalter" stehen. Er nimmt ihn aber trotzdem mit, weil es gerade in Strömen regnet.

Alle drei Beispiele lassen sich nicht in das Schema des BGH einordnen.

Fall 1 ist unter die Beispiele a - c, in denen nach der Ansicht des BGH eine Gemeingefahr vorliegen soll, offensichtlich nicht einzureihen. Aber auch die Subsumierung unter das Gegenbeispiel d) fällt schwer. Persönliche Beziehungen bestehen zwischen beiden Personen nicht. Auch von einer inneren Einstellung zueinander kann keine Rede sein, wenn der Referent seine Auswahl nur auf Grund der fachlichen Qualifikation vornimmt.

Fall 2 ist noch deutlicher. Die Beispiele a-c kommen nicht in Frage. Auch liegt eine persönliche Auswahl nicht vor.

Im Fall 3 kommen die Beispiele a - c ebenfalls nicht in Betracht. Was das Gegenbeispiel d) betrifft, so liegt zwar eine Auswahl vor. Sie beruht aber nur auf Mitleid. Das Mitleid zählt nach Auffassung des BGH aber offensichtlich nicht zu den Fällen, die mit der inneren Einstellung von Personen zueinander gemeint sind. Der BGH setzt bei der inneren Einstellung wohl eine solche auf beiden Seiten voraus, wie den angeführten Beispielen: Zuneigung, gleiche Interessen, Wunsch nach gemeinsamem Reiseerlebnis, Verabredung zu einem Ausflug zu entnehmen ist.

Alle drei Fälle lassen sich nur durch eine strenge Anlehnung an das Wesen der Gemeingefahr zufriedenstellend lösen. Das Wesen der Gemeingefahr liegt, wie oben ausgeführt, darin, daß der Allgemeinheit in der Weise eine Gefahr droht, daß der Täter die von ihm herbeigeführte Gefahr nicht auf individuell

bestimmte Personen oder Sachen beschränken kann. Dabei ist zu beachten, wie das bereits im Hinblick auf die Frage nach einer bestimmten Größe der Gefahr dargelegt wurde, daß sich die Gefahr immer auf einen bestimmten Kreis von Personen festlegen läßt. Darauf kommt es aber nicht an. Entscheidend ist, daß der Täter die Gefahr nicht auf einen individuell bestimmten Menschen beschränken kann, daß er keinen Einfluß darauf hat, bei welcher Persönlichkeit die Gefahr zu einem Schaden führen kann. Kann der Täter die Gefahr auf einen individuell bestimmten Menschen beschränken, dann ist dieser kein Vertreter der Allgemeinheit. Auf die drei Beispiele übertragen bedeutet dies, daß in allen drei Fällen keine Repräsentanten der Allgemeinheit gefährdet werden. Eine Gemeingefahr liegt also nicht vor.

Im Fall 1 hat der Referent die Stenotypistinnen zwar nicht auf Grund persönlicher Beziehungen ausgewählt. Aber dennoch liegt keine Gemeingefahr vor. Man muß von dem Satz ausgehen, den der BGH in der erwähnten Entscheidung ausgesprochen hat: "Die Frage, (ob eine Gemeingefahr vorliegt)¹⁾, wird nur dann zu bejahen sein, wenn anstelle des betreffenden Fahrzeuginsassen auch ein beliebiger anderer der Gefahr hätte ausgesetzt werden können". Hier konnte aber nicht jeder beliebige gefährdet werden, sondern nur Angehörige der Behörde des Referenten. Die fünf Stenotypistinnen waren für den Referenten individuell bestimmte Personen. Wenn er eine davon auswählt, dann kann diese durch die Auswahl nicht zu einer individuell unbestimmten Person werden.

Im Fall 2 muß das gleiche gelten. Für den LG-Rat X handelt es sich ebenfalls um bestimmte Menschen, die er gefährdet. Auch hier können nur Mitglieder der Behörde gefährdet werden.

Im Fall 3 hat der Fahrer einen bestimmten Menschen und nicht einen Menschentyp ausgewählt. Frey²⁾ bejaht eine Gemeingefahr bei der Gefährdung eines "Anhalter", weil der Fahrer jeden, der gleiches Vertrauen erweckt hätte, mitgenommen hätte. Diese Begründung dürfte nicht unbedingt zutreffen. Denn, wenn sich auch möglicherweise zwei Menschen rein äußerlich so

1) Der Satz in der Klammer ist vom Verfasser zum besseren Verständnis des Zusammenhangs eingefügt worden.

2) DAR 56,145 (149 unter VI)

gleichen, daß man sie nicht unterscheiden kann, so ist damit noch nicht gesagt, daß sie auch das gleiche Vertrauen erwecken. Die Charaktere der Menschen sind alle verschieden. Man kann für einen von zwei sich täuschend ähnlich sehenden Menschen Mitleid empfinden und für den anderen nicht. Deshalb kann man auch nicht sagen, daß der Fahrzeugführer für jeden anderen, der ebenso vertrauenerweckend wie der Anhalter ausgesehen hätte, das gleiche Mitleid empfunden hätte. Wählt der Fahrzeugführer seine Insassen aber nur auf Grund solcher privaten Beweggründe aus, dann ist dieser Insasse kein Vertreter der Allgemeinheit. Im Fall 3 ist daher keine Gemeingefahr geschaffen worden.

Die oben angeführten drei Fälle zeigen, daß das ablehnende Beispiel d) des BGH zu eng ist. Denn auch dann, wenn keine persönlichen Beziehungen vorliegen, kann die Gemeingefahr ausgeschlossen sein. Ferner ist das Beispiel d) des BGH nicht nur auf die persönlichen Beziehungen zwischen zwei Menschen in der Form der Freundschaft, Bekanntschaft oder Verwandtschaft und auf die Fälle, in denen eine innere Einstellung zwischen zwei Menschen zu vermerken ist, zu beschränken; auch dann, wenn bei der Auswahl nur auf der einen Seite - wie in dem oben gebildeten Fall des Anhalters - rein persönliche Motive für die Mitnahme ausschlaggebend sind, handelt es sich um einen bestimmten Menschen, der nicht Vertreter der Allgemeinheit ist.

Die Gemeingefahr kann sich auch auf Personen erstrecken, die weder aktiv noch passiv (als Insassen z.B.) am Straßenverkehr teilnehmen. Das ergibt sich aus dem Wortlaut des § 315a StGB. Die Vorschrift setzt voraus, daß die Sicherheit des Straßenverkehrs durch eine der in den Ziffern 1 bis 4 genannten Verkehrsverstöße beeinträchtigt wird. Als Folge dieser Beeinträchtigung muß es zu einer Gemeingefahr kommen. Das kann in der Weise geschehen, daß ein Fahrzeug beim Überholen von der Fahrbahn abkommt, einen Gartenzaun durchbricht und einen im Garten befindlichen Menschen gefährdet. Entgegen der Auffassung von Blei¹⁾ sagt der Wortlaut des § 315a StGB nichts darüber, daß diese Personen Verkehrsteilnehmer sein müssen. Ebenso ist die Auffassung von Trops²⁾ unrichtig, wenn er

1) NJW 57,620 (621 am Ende)

2) DAR 56,183

meint, die Gefährdung eines Menschen werde nur dann nach § 315a StGB bestraft, wenn sie eine Beeinträchtigung des Straßenverkehrs darstelle. In § 315a StGB ist nämlich lediglich gesagt, daß die Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs in der Form der Ziffern 1 bis 4 kausal für die Gemeingefahr sein muß. Das ist mit Recht die überwiegende Meinung¹⁾. Dies hat insbesondere der BGH in einer Entscheidung vom 19.4.1956²⁾ klar zum Ausdruck gebracht. Auch im Rahmen des § 315 StGB hat der BGH³⁾ darauf hingewiesen, daß sich die Gemeingefahr auch auf betriebsfremde Personen erstrecken kann. Für die hier angeschnittene Frage der Kausalität ist eine Entscheidung des OLG Hamm vom 8.12.1954⁴⁾ von besonderem Interesse. Das Gericht weist hier gerade für die Ziffer 4 des § 315a I StGB darauf hin, daß die Gemeingefahr nicht gelegentlich eines solchen Verstoßes herbeigeführt sein dürfte, sondern daß sie sich vielmehr aus der mit dem besonders gefährlichen Verkehrsverstoß verbundenen Gefahrenlage entwickelt haben müsse. Die Entscheidung des OLG Celle vom 18.5.1955⁵⁾ ist insoweit unrichtig, als sie es bei der Frage, ob ein auf der Straße diensttuender Polizeibeamter unter den Schutzbereich der Gemeingefahr falle, entscheidend darauf abstellt, ob der Polizeibeamte Verkehrsteilnehmer ist oder nicht.

5. Die Gemeingefahr für bedeutende Sachwerte.

Bisher hat die Rechtsprechung zu der Frage, was unter einem bedeutenden Sachwert zu verstehen ist, noch nicht Stellung genommen. Einig war man sich bisher lediglich darüber, daß das Wort "bedeutend" im Sinne von "finanziell beträchtlich" aufzufassen sei. Von welcher Größenordnung an ein Sachwert bedeutend ist, ist bis heute noch unklar. Man hat Au-

-
- 1) Vgl. a) Floegel-Hartung aaO, Anm. 2e zu § 315a StGB, Randnote 8 = S. 1424
b) Schönke-Schröder aaO, Anm. II 5 zu § 315a StGB = S. 1133 unten
c) Schneble = DAR 56,6
- 2) VRS 11,61
- 3) Urt. v. 4.3.1954 = BGH St 6,1 = NJW 54,931 = VRS 6,369
- 4) NJW 55,733 = VRS 8,215
- 5) NJW 55,1161 = MDR 55,505 = DAR 55,254 = RdK 55,128 = VRS 9,142 = Verk Mitt 55,30

tos¹⁾ und Motorräder²⁾ als bedeutende Sachwerte angesehen, jedoch einer Straßenlaterne im Werte von 225,- DM³⁾ oder einem Lichtmast im Werte von 424,- DM⁴⁾ die Eigenschaft eines bedeutenden Sachwertes abgesprochen.

Zunächst sei bemerkt, daß eine Gefährdung bedeutender Sachwerte auch in der Gefährdung nur eines einzelnen Gegenstandes bestehen kann. Frey⁵⁾ hat bereits zutreffend darauf hingewiesen, daß der Gesetzgeber z.B. in den §§ 110, 259 und 263 StGB Begriffe in der Mehrzahl gebraucht, ohne daß dadurch zum Ausdruck gebracht werden soll, daß der Tatbestand mehrere Gegenstände verlangt. So ist gemäß § 259 StGB unbestritten auch derjenige strafbar, der nur eine Sache an sich bringt, deren strafbare Herkunft ihm bekannt ist. Daß für das Wort "Sachwert" die Mehrzahl gebraucht wird, ist daher bedeutungslos.

Was der Gesetzgeber in § 315 III StGB unter einem bedeutenden Sachwert verstanden hat, läßt sich nur unter Berücksichtigung der Entstehungsgeschichte feststellen. Die Definition der Gemeingefahr wurde in eine Bestimmung hineingenommen, die die Gefährdung von Eisenbahnen und dergleichen unter Strafe stellte. Bezüglich der bedeutenden Sachwerte hat man dabei an Straßenbahn- und Eisenbahnwagen gedacht und ihre Gefährdung auch dem Eigentümer untersagt, weil ihre Vernichtung einen Schaden für die Allgemeinheit zur Folge hätte. Daß der Gesetzgeber bei den bedeutenden Sachwerten von der angeführten Größenordnung ausgegangen ist, zeigt die Tatsache, daß Schäfer⁶⁾ in einer Besprechung des Strafrechtsänderungsgesetzes vom 28.6.1935 als Beispiele für bedeutende Sachwerte,

1) Vgl. a) OLG Celle, Urt. v. 7.4.1954 = VRS 6,381 = GA 55,27 = Nds Rpfl 54,115

b) OLG Hamm, Urt. v. 15.11.1956 = DAR 57,107 Nr. 62

c) BGH, Beschl. v. 18.12.1957 = NJW 58,469 = BGH St 11,148 = JZ 58,248 = JR 58,264 = DAR 58,110 = VRS 14,202 = Verk Mitt 58,20

d) Floegel-Hartung aaO, Anm. 2c zu § 315a StGB = S. 1417

2) OLG Celle, Urt.v. 14.8.1957 = DAR 57,297

3) KG, Urt.v. 24.11.1955 = JR 56,71 = VRS 10,52 = Verk Mitt 56,1

4) OLG Celle, Urt. v. 19.3.1958 = JR 58,228 = GA 58,246 = VRS 15,358

5) DAR 57,87 (88 unter A1)

6) JW 35,2478 (2480 unter IV)

deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt, wertvolle Bauwerke, Waldbesitz und größere Rohstoff- und Nahrungsmittelvorräte anführt. Bei diesen Beispielen handelt es sich zwar um Gegenstände, deren Gefährdung dem Täter auch dann untersagt ist, wenn sie in seinem Eigentum stehen. Die angegebene Größenordnung bezieht sich aber auch auf die für den Täter fremden Gegenstände. Denn durch die Definition: "...oder deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt" sollte nur zum Ausdruck gebracht werden, daß der Täter seine eigenen Sachen dann nicht gefährden darf, wenn es sich um Gegenstände handelt, die für das Gemeinwohl von Bedeutung sind. Die Tatsache, daß es auch geringwertige Gegenstände gibt, deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt (z.B. alte Straßenlaternen an einer für die Passanten wichtigen Stelle), zeigt daß nach der Ansicht Schäfers in § 315 III StGB nur Gegenstände in der von ihm angeführten Größenordnung gemeint sind.

Auch Hermann¹⁾ sieht die Besonderheit der Gemeingefahr für Sachgüter in dem hohen Wert der betroffenen Sachen begründet.

Für die Ansicht, daß der Gesetzgeber nur Sachwerte der erwähnten Größe unter den besonderen strafrechtlichen Schutz des § 315 III StGB stellen wollte, spricht auch ein Vergleich zwischen den geschützten Menschen auf der einen und den bedeutenden Sachwerten auf der anderen Seite. Zwar kann man grundsätzlich ein Menschenleben nicht wertmäßig abschätzen; aber man darf wohl feststellen, daß es einen sehr hohen Wert darstellt. Dieser hohe Wert kommt nicht zuletzt auch in den hohen Haftungssummen des § 12 StVG, die den Haftungsbetrag für Sachschäden um das Fünffache übersteigen, zum Ausdruck. Geht man nun davon aus, daß der Gesetzgeber auf der einen Seite dieses wertvolle Menschenleben schützen wollte, dann war es auf der anderen Seite bestimmt nicht seine Absicht, einen alten Personenkraftwagen oder ein Motorrad in der gleichen Weise zu schützen. Dem Menschenleben wollte er sicherlich nur solche Sachwerte gegenüberstellen, die durch einen überragenden Wert gekennzeichnet sind. Sonst hätte der Gesetzgeber auch nicht das Wort "bedeutend" verwendet.

Entgegen dieser materiellen Auslegung des Begriffes "bedeutend" setzt sich Kohlhaas²⁾ für eine Auslegung in

1) aaO, S.43

2) JR 56,71

dem Sinne "für die Allgemeinheit bedeutend" ein. Er vergleicht zunächst auf der einen Seite einen alten Personenkraftwagen, der nur noch Schrottwert besitzt, aber für den Transport von Gemüse- und Milchprodukten unentbehrlich ist, mit einem neuen Cabriolet, der nur leicht geschrammt wird. Dieser Vergleich hinkt insofern etwas, als bei dem Cabriolet selbst dann keine Gemeingefahr vorliegt, wenn man in ihm einen bedeutenden Sachwert erblickt. Diese Frage soll jedoch erst weiter unten behandelt werden. Mit den beiden Beispielen will Kohlhaas Bedenken dagegen geltend machen, daß man es bei der Gemeingefahr für bedeutende Sachwerte zu sehr auf den reinen Geldwert abstelle. So dürfe es auch keinen Unterschied machen, ob es sich bei einer Laterne um einen alten Gaskandelaber aus verwittertem Eisen oder um eine mit Marmor verkleidete Prunklampe handle. Um diesen unbefriedigenden Ergebnissen entgegenzutreten, will Kohlhaas das Wort "bedeutend" im Sinne "für die Allgemeinheit bedeutend" auffassen. Als Begründung dafür führt er an, daß derjenige, der eine für Fußgänger und Straßenanlieger unentbehrliche Lampe beschädige, die Allgemeinheit mehr als derjenige gefährde, der einen noch so wertvollen parkenden Wagen anfare.

Die Auslegung, die Kohlhaas befürwortet, wird dem Begriff des bedeutenden Sachwertes nicht gerecht. Von der Gemeingefahr können überhaupt nur solche Personen und Sachen betroffen werden, durch die die Allgemeinheit gefährdet wird. Das ergibt sich einmal aus dem Wesen der Gemeingefahr, die begriffsmäßig eine Gefährdung der Allgemeinheit erfordert. Zum anderen hat der Gesetzgeber dieses Erfordernis auch noch in der Definition des § 315 StGB angedeutet, nämlich in der Gegenüberstellung von fremden -Vertretern der Allgemeinheit gehörenden- bedeutenden Sachwerten auf der einen Seite und eigenen bedeutenden Sachwerten, deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt, auf der anderen Seite. Denn die Vernichtung eigener bedeutender Sachwerte betrifft an sich nur das Vermögen des Täters selbst. Diese Gefährdung stellt deshalb allein noch keine Gefährdung der Allgemeinheit dar. Eine solche ist aber gegeben, wenn diese Gegenstände auch für die Allgemeinheit eine Bedeutung haben, wie z.B. die Gefährdung eines dem Täter gehörenden

Linienbusses, der die Verbindung zwischen zwei Ortschaften aufrecht erhält. Fällt der Bus infolge Beschädigung aus, dann wird dadurch auch für die Allgemeinheit ein Schaden spürbar. Es wäre unverständlich, wenn der Gesetzgeber die Tatsache, daß die Gemeingefahr schon begriffsmäßig eine Gefährdung der Allgemeinheit verlangt, außerdem noch in dem Wort "bedeutend" hätte zum Ausdruck bringen wollen. Denn dann hätte er bei der Gefährdung eigener bedeutender Sachwerte den Zusatz: "deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt" sparen können. Wäre die Auffassung von Kohlhaas richtig, dann wäre bei der Gefährdung eigener bedeutender Sachwerte eine Gemeingefahr nur gegeben, wenn eine besonders starke Gefährdung der Allgemeinheit vorläge. Denn der Satz: "...deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt" kann ja dann nur den Sinn haben, daß bei den eigenen bedeutenden Sachwerten eine über den gewöhnlichen Rahmen hinaus stärkere Gefährdung der Allgemeinheit erforderlich ist. Ein Grund dafür, daß in solchen Fällen ein höherer Grad der Gefährdung für die Allgemeinheit erforderlich sein sollte, ist nicht ersichtlich. Denn wenn der Täter die Allgemeinheit gefährdet, sei es durch Vernichtung eigener oder fremder Sachen, dann ist es nicht gerechtfertigt, in dem einen Fall einen höheren Grad an Gefährdung zu verlangen als in dem anderen. Abgesehen davon ließe sich auch eine solche Grenze zwischen Gefährdung und besonderer Gefährdung der Allgemeinheit nur schwer ziehen.

Ferner hätte der Gesetzgeber, wenn er die Auslegung von Kohlhaas für die richtige gehalten hätte, statt des Wortes "bedeutend" das dem Gedanken von Kohlhaas näher kommende Wort "bedeutsam" gewählt. Außerdem wäre nicht einzusehen, wieso in dem von Kohlhaas angeführten Beispiel der Beschädigung einer für die Straßenbenutzer so wichtigen Lampe im Gegensatz zu dem zweiten Beispiel, in der der wertvolle Personenkraftwagen angefahren wird, ein Unterschied in der Bedeutung der Gegenstände für die Allgemeinheit gerechtfertigt ist. Denn der Satz, daß die Gefährdung schon eines Einzelnen zur Herbeiführung einer Gemeingefahr ausreicht, hat auch für den bedeutenden Sachwert Gültigkeit. Der Schutz der Allgemeinheit, der durch die unter Strafe gestellte Herbeiführung einer Ge-

meingefahr bezweckt werden soll, trifft auch dann immer einen Menschen, nämlich in seinem Vermögen, wenn ein Sachwert gefährdet wird. Bei der Gefährdung des Personenkraftwagens wird ein Mensch in seiner Vermögenslage getroffen. Bei der Beschädigung der Lampe wird eine Mehrheit von Personen betroffen, da diese sich jetzt eine andere Lichtquelle verschaffen müssen. Sowohl der eine Mensch als auch die mehreren Menschen stellen nur einen Teil der Allgemeinheit dar. Wenn nun der Gesetzgeber schon die Gefährdung eines einzelnen Menschen für die Herbeiführung einer Gemeingefahr genügen läßt, dann hat er damit gesagt, daß insoweit schon eine Gefährdung der Allgemeinheit vorliegt und daß der Einzelne genau so viel Schutz verdient wie ein größerer Teil der Allgemeinheit. Deshalb ist der Teil der Allgemeinheit, der durch die Beschädigung des Personenkraftwagens betroffen wird, in gleichem Maße schutzwürdig wie der Teil der Allgemeinheit, der durch die Beschädigung der Lampe beeinträchtigt wird.

Der Gesetzgeber hat im Jahre 1935, wie oben dargelegt, das Wort "bedeutend" im Sinne von "finanziell wertvoll" verstanden. Unter die bedeutenden Sachwerte fallen aber nur solche Gegenstände, die sich im Rahmen der von Schäfer erwähnten Größenordnung halten: wertvolle Bauwerke, Waldbesitz, größere Rohstoff- und Nahrungsmittelvorräte und dergleichen. Nur Sachwerte dieses wertmäßigen Umfangs stehen in etwa dem geschützten Menschenleben gleichwertig gegenüber. Ein kras- ses Mißverhältnis besteht aber dann, wenn man entsprechend der bisher herrschenden Lehre auch einen Personenkraftwagen oder ein Motorrad schon als einen bedeutenden Sachwert ansieht. Sicherlich wird es auch bei der von Schäfer angegebenen Größenordnung im Einzelfall Tatfrage sein, ob ein bedeutender Sachwert vorliegt. Aber die unerfreuliche Folge der herrschenden Lehre, daß man im Einzelfall den Rechenschieber zur Hand nehmen muß, um den Geldbetrag auszurechnen, den das Fahrzeug im Zeitpunkt des Unfalls bei einem Verkauf erbracht hätte, würde dadurch vermieden. So wird z.B. vom OLG Celle¹⁾

1) Urt.v. 14.8.1957 = DAR 57,297

ein Motorrad als bedeutender Sachwert bezeichnet, dessen Wert als gebrauchtes Fahrzeug zur Unfallzeit kaum einen Betrag von 1000,- DM erreicht haben dürfte. Frey¹⁾ will aber von diesem Betrage an einen bedeutenden Sachwert annehmen. Er geht von dem Durchschnittseinkommen eines Bürgers von 500,- DM aus und betrachtet das Doppelte dieses Betrages als "bedeutend". Diese Berechnungsart ist ebensowenig geeignet, einen vernünftigen Begriff dafür zu erhalten, was als bedeutender Sachwert bezeichnet werden kann, wie etwa die Feststellungen des KG²⁾ und des OLG Celle³⁾, es komme für die Frage, ob ein Personenkraftwagen ein bedeutender Sachwert sei, auf Alter, Beschaffenheit und Zustand des Wagens an. Der Begriff der Gemeingefahr kann nicht von einer solch differenzierten Berechnungsmethode abhängen.

Legt man für den Begriff des bedeutenden Sachwertes die vom Gesetzgeber gewollte und dem Wesen der Gemeingefahr allein gerecht werdende Größenordnung zugrunde, wie sie hier befürwortet wird, so ist zuzugeben, daß die Gefährdung eines bedeutenden Sachwertes im Rahmen des § 315a StGB nur selten in Frage kommen wird. Es geht aber nicht an, einen bestimmten Rechtsbegriff bei der Schaffung eines neuen Gesetzes so auszulegen, daß er den Zweck dieses Gesetzes erfüllt. Als Objekte kommen im Rahmen der angegebenen Größenordnung etwa in Betracht: Lastzüge, Omnibusse (nicht aber Kleinbusse), Straßenbahnwagen und dergleichen. Auch kann z.B. eine Gemeingefahr für einen bedeutenden Sachwert dadurch herbeigeführt werden, daß ein Fahrzeug von der Fahrbahn abkommt und in ein Schaufenster fährt und dabei die wertvollen Auslagen beschädigt - man denke an einen Juwelierladen - oder in eine Lagerhalle führt und dabei große Nahrungsmittelvorräte, etwa durch ein Inbrandgeraten, vernichtet. Als bedeutender Sachwert kann auch ein Operationswagen angesprochen werden, da dieser in der Regel einen beträchtlichen finanziellen Wert darstellt.

Auf einen Vorlegungsabschluß des OLG Koblenz⁴⁾ hat der

1) DAR 57,87 (89 unter A 2)

2) Urt. v. 14.2.1957 = VRS 12,356 (359)

3) Urt. v. 7.4.1954 = VRS 6,381 = GA 55,27 = Nds Rpfl 54,115

4) Beschl. v. 11.7.1957 = JW 57,1256

BGH¹⁾ entschieden, daß das vom Täter benutzte Fahrzeug kein Objekt der Gemeingefahr sein könne, da es ein notwendiges Mittel für die Tat sei und der Seite des Täters zuzurechnen sei. Als weitere Begründung hat der BGH noch angeführt, daß die gesetzliche Bestimmung der Gemeingefahr in § 315 III StGB hauptsächlich zur Erhaltung der Beförderungsmittel für die Allgemeinheit habe dienen sollen. Die Zerstörung dieser Beförderungsmittel schädige regelmäßig auch die Allgemeinheit. Demgegenüber werde aber die allgemeine Sicherheit des Straßenverkehrs noch nicht beeinträchtigt, wenn der Täter nur das von ihm geführte Kraftfahrzeug gefährde. Dieser Unterschied verbiete es, die von der Rechtsprechung für § 315 StGB aufgestellten Grundsätze auf § 315a StGB zu übertragen. Diese vom BGH vertretene Auffassung war vorher lediglich von Schönke-Schröder²⁾ und Giffhorn³⁾ vertreten worden. Die Entscheidung des BGH ist insofern sehr bedeutsam, als sie die sich aus dem Merkmal "fremd" ergebenden Fragen zu einer einfachen Lösung führt. Die bisher vertretene Ansicht, nach der der Täter auch eine Gemeingefahr für das von ihm geführte Fahrzeug herbeiführen konnte, brachte die unerfreuliche Folge mit sich, daß es von der Zahlung einer letzten Kaufpreisrate abhängen konnte, ob man bestraft wurde oder nicht. Diese Frage hat man dann mit dem Begriff des wirtschaftlichen Eigentums⁴⁾ oder mit der Begründung zu lösen versucht, daß es sich infolge des Anwartschaftsrechts nicht mehr um eine für den Täter unbestimmte Sache handle⁵⁾.

Wenn auch durch die erwähnte Entscheidung des BGH dieser ganze Fragenkomplex beseitigt worden ist, so kann die Entscheidung trotzdem nicht gebilligt werden, weil die Begründungen, die der BGH angeführt hat, nicht überzeugen. So hat sich Hartung⁶⁾ zu Recht mit Nachdruck gegen die Entscheidung gewandt und die Feststellung des BGH, daß das Fahrzeug als notwendiges Mittel der Tat nicht auch zugleich Schutz-

1) Beschl. v. 18.12.1957 = BGH St 11,148 = NJW 58,469 = JR 58,264 = JZ 58,248 = DAR 58,110 = VRS 14,202 = Verk Mitt 58,20

2) 8. Aufl., Anm. II 15 zu § 315a StGB = S.1090

3) DAR 55,209

4) Vgl. LG München, Urt.v. 12.6.1956 = DAR 57,79

5) So: Frey = DAR 57,87 (91 unter B 3)

6) JR 58,265 (266)

objekt sein könne, als einen logischen Fehlschluß bezeichnet. Denn das Mittel des Deliktes könne man nicht mit dem Teilnehmer der Tat gleichsetzen. Dabei weist Hartung auf § 315 StGB hin, in dessen Rahmen es nie bestritten gewesen sei, daß auch der vom Täter geführte Eisenbahnzug Schutzobjekt der Gemeingefahr sein könne. Das Gleiche müsse deshalb auch für den Tatbestand der Straßenverkehrsgefährdung gelten. Die merkwürdigen Konsequenzen aus dem Merkmal "fremd" ließen sich durchaus mit dem Begriff des wirtschaftlichen Eigentums lösen.

Die Gleichsetzung von Täter und dem vom Täter benutzten Fahrzeug, die der BGH vornimmt, läßt sich nicht rechtfertigen, weil sich die Gründe, die für den Ausschluß des Täters und der Teilnehmer aus dem Schutzbereich der Gemeingefahr maßgebend sind, nicht auf das Fahrzeug übertragen lassen. Der Täter fällt deshalb nicht unter den Schutzbereich der Gemeingefahr, weil er auf Grund seiner subjektiven Einstellung, die die Ursache der Gefährdung darstellt, keinen Schutz verdient. Vor seinem eigenen Verhalten soll niemand geschützt werden. Der Täter könnte durch ein verkehrsgemäßes Fahren seine eigene Gefährdung ausschließen. Das Fahrzeug ist aber ein willenloses Objekt und hat auf sein Schicksal keinen Einfluß. Soll es nur deshalb schutzlos sein, weil es ein notwendiges Mittel für die Tat des Fahrzeugführers ist? Wollte man dies bejahen, dann müßte man konsequent jede Gemeingefahr durch eine Insassengefährdung ablehnen, weil auch diese notwendige "Mittel" zur Herbeiführung einer Gemeingefahr sind!

Hartung weist mit Recht auf die unterschiedliche Behandlung in § 315 StGB hin. Die vom BGH für seine Behauptung, das vom Täter benutzte Fahrzeug falle nicht unter den Schutzbereich der Gemeingefahr, weiter angeführte Begründung, daß die Grundsätze der Transportgefährdung sich nicht auf die Straßenverkehrsgefährdung übertragen ließen, rechtfertigt die Ansicht des BGH ebenfalls nicht. Denn einmal handelt es sich bei der angeschnittenen Frage ausschließlich um ein Problem der Gemeingefahr. Dieser Begriff ist in § 315a StGB derselbe wie in § 315 StGB. Zum anderen ist es nicht erforderlich, daß die Gemeingefahr selbst eine Beeinträchtigung der Sicherheit

des Straßenverkehrs darstellen muß. Das ist bereits weiter oben ausführlich dargelegt und auch vom BGH selbst immer wieder betont worden. Die Gemeingefahr muß nur eine Folge der Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs bzw. der Sicherheit des Schienenbahnverkehrs sein. Deshalb ist die Erwägung des BGH, die Grundsätze des § 315 StGB ließen sich wegen der verschiedenartigen Struktur nicht auf § 315a StGB übertragen, hier fehl am Platze. Es muß daher festgestellt werden, daß auch das vom Täter benutzte Fahrzeug, unter der Voraussetzung, daß es sich dabei um einen bedeutenden Sachwert handelt, als Schutzobjekt der Gemeingefahr in Betracht kommt.

Die Schwierigkeiten, die sich aus dem Tatbestandsmerkmal "fremd" ergeben, bleiben daher nach wie vor bestehen. Sie lassen sich aber mit dem Begriff des wirtschaftlichen Eigentums durchaus lösen. Das wirtschaftliche Eigentum kommt außer beim Eigentumsvorbehalt noch bei der Sicherungsübereignung und ferner dann in Frage, wenn der Ehemann den formell seiner Ehefrau gehörenden, aber in seinem Betrieb benutzten Wagen gefährdet. Das Merkmal "fremd" ist in diesen Fällen nicht gegeben.

Die Hauptschwierigkeit bei der Gemeingefahr für das vom Täter benutzte Fahrzeug besteht in dem ^Nachweis der Gefährdung der Allgemeinheit. Hier müssen die gleichen Maßstäbe wie bei der Personengefährdung angelegt werden. Es wurde bereits dargelegt, daß sich die Gefährdung bzw. Beschädigung oder Zerstörung eines bedeutenden Sachwertes immer in einem Vermögensschaden für eine Person auswirkt. Nur, wenn diese Person, nämlich der Eigentümer, in seiner Individualität unbestimmt ist, kann eine Gemeingefahr für einen bedeutenden Sachwert gegeben sein. Einige Beispiele mögen dies veranschaulichen:

Fall 1 : Der Täter ist Handlungsreisender einer Firma. Er gefährdet das ihm von der Firma zur Verfügung gestellte Fahrzeug.

Fall 2 : Der Täter entleiht sich ein Fahrzeug bei einer Verleihfirma und gefährdet es.

Fall 3 : Der Täter gefährdet ein Fahrzeug, das er sich bei einem Bekannten ausgeliehen hat.

Während Frey¹⁾ es bei der Untersuchung dieser Fälle entscheidend auf die Beziehung des Täters zu der Sache selbst abstellt, ist es wohl richtiger, es auf das Verhältnis des Täters zu dem betreffenden Eigentümer abzustellen. Das zeigt besonders der erste Fall. Läßt man es hier nämlich auf die Beziehung zur Sache ankommen, dann könnte man sagen, es handele sich um eine bestimmte Sache, da er nur dieses Fahrzeug zur Verfügung habe. Frey bejaht in diesem Fall eine Gemeingefahr mit der Begründung, der Täter habe keinen Einfluß darauf gehabt, daß ihm gerade dieses Fahrzeug ausgehändigt worden sei. Diese Begründung befriedigt nicht. Denn dann muß man auch in den Fällen, in denen man seinen Freund, der mehrere Wagen besitzt, um die leihweise Überlassung irgendeines Wagens bittet, sagen, der Wagen sei unbestimmt, da der Täter keinen Einfluß darauf gehabt habe, daß ihm gerade dieses und kein anderes Fahrzeug ausgeliehen worden sei.

Schwierigkeiten würde es auch im Falle 2 geben, wenn der Verleiher nur einen einzigen Wagen besitzt. Dann könnte man nämlich ebenfalls sagen, das Fahrzeug sei bestimmt, weil nur dieses gefährdet werden konnte. Entscheidend ist aber für all diese Fälle, daß der Eigentümer unbestimmt ist. Deshalb ist in den Fällen 1 und 2 eine Gemeingefahr zu bejahen und im Fall 3 nicht. Denn der Täter hat in den Fällen 1 und 2 keinen Einfluß darauf, welche individuelle Person sich hinter dem Eigentümer des Wagens verbirgt, ob Herr Müller oder Herr Meier im Falle einer Beschädigung einen Vermögensverlust erleidet. Im Fall 3 dagegen hängt es ausschließlich von der individuellen Person ab, ob der Täter den Wagen erhält oder nicht. Hier gefährdet er eine bestimmte Sache. An die Stelle des Eigentümers kann hier nicht statt Meier Müller treten.

Voraussetzung in diesen Fällen ist natürlich immer, daß es sich um bedeutende Sachwerte in der hier vertretenen Größenordnung handelt. Nach der Ansicht des BGH, die eine Gemeingefahr für das vom Täter geführte Fahrzeug verneint, tauchen die hier erwähnten Fälle wohl kaum noch auf.

Im Zusammenhang mit der Gemeingefahr für bedeutende

1) DAR 57,87 (91,92)

Sachwerte erhebt sich noch die Frage, wie groß der drohende Schaden sein muß, damit überhaupt von einer Gemeingefahr gesprochen werden kann. Als Beispiel dazu diene der Fall, daß ein Moped auf einen Lastzug auffährt und dabei das Nummernschild des Lastzuges zerstört. Kann man hier von einer Gemeingefahr für einen bedeutenden Sachwert sprechen? Die Rechtsprechung hat sich wiederholt mit dieser Frage auseinandergesetzt. So stellt das OLG Celle in einem Urteil vom 16.2.1955¹⁾ fest, daß eine Gemeingefahr dann nicht vorliege, wenn einem an sich bedeutenden Sachwert nur eine unbedeutende Gefahr drohe. Einen interessanten Fall behandelt das OLG Hamm in einer Entscheidung vom 15.11.1956²⁾. Hier drückte ein Kraftfahrer beim Zurücksetzen seines Wagens in eine Parklücke die Tür eines parkenden Wagens etwas ein. Das Gericht hat das Vorliegen einer Gemeingefahr verneint, weil bei der ganz geringen Geschwindigkeit, die der Täter gefahren habe, kein bedeutender Schaden zu erwarten gewesen sei. Das OLG Hamm gibt allerdings keine Begründung dafür, warum zur Bejahung einer Gemeingefahr ein bedeutender Schaden möglich erscheinen müsse und der Eintritt eines geringen Schadens nicht ausreiche. In einem Urteil des OLG Köln vom 25.6.1957³⁾ heißt es, daß eine Gemeingefahr nicht vorliege, wenn einem an sich bedeutenden Sachwert nur eine geringfügige Beschädigung drohe. Auch in dieser Entscheidung wird nicht gesagt, w a r u m ein Schaden in bedeutender Höhe drohen müsse. Für die im Ergebnis durchaus zutreffende Auffassung der Gerichte, nach der die Drohung einer geringfügigen Beschädigung zur Bejahung der Gemeingefahr nicht ausreicht, läßt sich der Wortlaut des § 315 StGB anführen. Dort ist nämlich gesagt, daß Gemeingefahr die Gefahr für einen bedeutenden Sachwert ist, der im fremden Eigentum steht oder dessen Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt. Es muß sich demnach bei der Gemeingefahr um eine Gefahr der Vernichtung des bedeutenden Sachwerts handeln. Für den bedeutenden Sachwert besteht nur dann eine Gemeingefahr, wenn die Gefahr den Sachwert in seinem Bestehen bzw. in seiner Funktion bedroht. Eine solche Gefahr

1) MDR 55,373 ≠ DAR 54,94 = VRS 8,369

2) DAR 57,107 Nr. 62

3) VRS 13,288

für die Vernichtung ist nicht gegeben, wenn in dem oben angeführten Beispiel lediglich das Nummernschild an dem Lastzug zerstört wird, oder wenn Schrammen an einem neuen Auto entstehen. Die Gemeingefahr ist auch zu verneinen, wenn nur Delen an der Wagentür vorhanden sind. Erst dann, wenn die Tür als ein wesentlicher Bestandteil des Autos in ihrer Funktion in Frage gestellt ist, kann von einer bedeutenden Beeinträchtigung gesprochen werden und dementsprechend eine Gemeingefahr bejaht werden. Zutreffend bejaht das KG¹⁾ in dem Fall eine Gemeingefahr, in dem ein Fahrzeug aus einer Parklücke "zurückschießt" weil hier die Gefahr eines Totalschadens für das dahinterstehende Fahrzeug besteht. Auch in diesen Fällen soll unterstellt sein, daß es sich bei den genannten Gegenständen um bedeutende Sachwerte handelt.

C. Vorsatz und Selbstgefährdung. =====

§ 315a I 4 StGB kann vorsätzlich und fahrlässig verwirklicht werden. Die entgegengesetzte Auffassung Lackners²⁾ und des OLG Braunschweig³⁾, die beide unter Hinweis auf das Tatbestandsmerkmal "in rücksichtsloser Weise" die Ziffer 4 des § 315a I StGB nur für vorsätzlich beghebbar halten, trifft nicht zu. Das wurde bereits unter B III bei der Erörterung der Tatbestandsmerkmale "in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Weise" eingehend ausgeführt.

Der Vorsatz in § 315a I 4 StGB umfaßt die Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs, aber nur insoweit, als der Täter wissen muß, daß er auf einer öffentlichen Straße verkehrswidrig fährt. Der Vorsatz muß sich weiter auf die in der Ziffer 4 aufgeführten Verkehrsverstöße beziehen. Da auch die Worte "in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Weise" Tatbestandsmerkmale sind, muß sich der Vorsatz auch auf diese Begriffe erstrecken. Das bedeutet nicht, daß der Täter wissen muß, daß er grob verkehrswidrig und rücksichtslos gefahren ist. Er braucht lediglich die Tatumstände zu

1) Urt.v. 10.11.1958 = VRS 16,134

2) MDR 53,73 (75)

3) Urt.v. 9.1.1954 = NJW 54,486

kennen, die das Gericht in seiner Bewertung als grob verkehrswidrig und rücksichtslos ansieht¹⁾. Das ist im Strafrecht ein allgemein anerkannter Grundsatz. Ein deutliches Beispiel dafür bietet der Tatbestand des § 223a StGB. Wollte man bei dieser Vorschrift verlangen, daß der Täter wissen muß, daß es sich z.B. bei dem verwendeten spitzen Damenschuh um ein "gefährliches Werkzeug" handelt, so könnte in der Praxis kaum eine Verurteilung aus dieser Vorschrift erfolgen, weil sich jeder Täter darauf berufen würde, er habe nicht gewußt, daß der spitze Schuh ein gefährliches Werkzeug im Sinne des § 223a StGB sei. Vielmehr genügt es zur Bestrafung nach § 223a StGB, wenn der Täter die Umstände kennt, aus denen das Gericht die Folgerung zieht, daß ein "gefährliches Werkzeug" vorliegt. Entsprechend genügt es für § 315a I 4 StGB, wenn der Täter die Tatsachen kennt, aus denen der Richter das Tatbestandsmerkmal "in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Weise" herleitet.

Der Vorsatz umfaßt schließlich das Bewußtsein, daß durch dieses Verhalten irgendein Mensch - ob Verkehrsteilnehmer oder nicht - oder ein bedeutender Sachwert gefährdet werden könnte.

Bestritten ist die Frage, inwieweit ein Vorsatz denkbar ist, wenn sich der Täter selbst in Gefahr bringt. Nach der Auffassung des OLG Braunschweig²⁾ ist in der Regel in den Fällen, in denen sich der Täter durch die Herbeiführung einer Gemeingefahr selbst gefährdet, Vorsatz abzulehnen, weil sich der Täter dann nicht der Herbeiführung dieser Gefahr bewußt gewesen sei. Es bedürfe daher einer besonderen Begründung, wenn in einem solchen Fall eine Gemeingefahr angenommen werden sollte. Ähnlich hält das BayObIG es in seinem Urteil vom 18.8.1954³⁾ für ungewöhnlich, daß ein Kraftfahrer eine Gemeingefahr in Kauf nehme, bei der er selbst gefährdet werde. In der Entscheidung vom 2.2.1955 bezeich-

1) Vgl. a) Fußnote 3 auf S.126
b) KG, Urt.v. 14.2.1957 = Verk Mitt 57,33 Nr.49
c) Dalcke aaO, Anm. 11 zu § 315a StGB
2) Urt. v.9.1.1954 = NJW 54,486
3) DAR 54,285

net es das BayObLG¹⁾ sogar als eine Erfahrungstatsache, daß ein Kraftfahrer den Eintritt einer Gemeingefahr regelmäßig nicht billigen werde, wenn er selbst von dieser Gefahr betroffen werde. Auch Dahs²⁾ vertritt die Ansicht, daß es jeglicher Lebenserfahrung widerspreche, daß ein Kraftfahrer, dessen Verhalten den Eintritt eines Schadens wahrscheinlich mache, eine solche Gefahrenlage vorsätzlich herbeiführe, weil er dann auch eine eigene Schädigung in Kauf nehmen müsse.

Bei dieser Auffassung wird der Unterschied zwischen Schädigung und konkreter Gefährdung nicht genügend berücksichtigt³⁾. Die konkrete Gemeingefahr in § 315a StGB setzt den Eintritt eines Schadens nicht voraus. Deshalb kann auch ein Kraftfahrer sich durchaus bewußt sein, daß bei seiner Fahrweise der Eintritt eines Schadens für andere Verkehrsteilnehmer und für sich selbst zwar wahrscheinlicher als dessen Ausbleiben ist und diese Tatsache in Kauf nehmen und auch billigen, ohne damit schon mit seiner eigenen Verletzung einverstanden zu sein. Er kann hoffen, daß die Gemeingefahr sich nicht zum Schaden entwickeln wird. Es muß zwar zugegeben werden, daß für einen normalen Kraftfahrer diese Hoffnung sehr gering sein muß. Denn da bei der konkreten Gemeingefahr in § 315a StGB der Eintritt eines Schadens wahrscheinlicher als dessen Ausbleiben ist, muß der Kraftfahrer schon auf besondere Umstände, sei es auf seine eigene Geistesgegenwart oder auf die eines anderen vertrauen, wenn ein solcher Schaden nicht eintreten soll. Denkgesetzlich ist es aber durchaus möglich, eine Gemeingefahr in Kauf zu nehmen und zu billigen, selbst wenn damit eine eigene Gefährdung verbunden ist, und gleichzeitig mit dem Eintritt einer Schädigung nicht einverstanden zu sein. Diese, auch vom BGH⁴⁾ vertretene Auffassung darf heute wohl als die herr-

1) NJW 55,1448

2) in der Anmerkung zum Urteil des BayObLG vom 2.2.1955 = NJW 55,1448

3) Vgl. Straube = NJW 55,407

4) Urt.v. 16.6.1955 = DAR 55,282 = Verk Mitt 55,47

schende Meinung¹⁾ angesehen werden. Schwierig bleibt nur die Feststellung, ob der Täter im Einzelfall eine Gemeingefahr nicht in Kauf nahm, oder ob er lediglich mit dem Eintritt eines Schadens nicht einverstanden war. Im ersten Fall scheidet Vorsatz aus, im zweiten Fall hat der Täter bedingt vorsätzlich gehandelt.

D. Das Verhältnis der Ziffer 4 zu der Ziffer 1 in § 315a I
=====

StGB.
=====

In den ersten Jahren nach der Einfügung des § 315a in das StGB tauchte immer wieder die Frage auf, ob ein Verstoß gegen die Ziffer 4 des § 315a I StGB nicht auch zugleich einen Verstoß gegen die Ziffer 1 des § 315a I StGB bedeuten könne. Daß diese Streitfrage auch heute noch nicht restlos geklärt ist, zeigt ein Urteil des OLG Karlsruhe²⁾ aus der jüngsten Zeit, in dem ein Verstoß gegen beide Ziffern zugleich bejaht wird.

Um das Verhältnis der beiden Ziffern zueinander abzugrenzen, muß zunächst ein Wort zu dem Sinn der beiden Ziffern gesagt werden.

§ 315a StGB war von dem Gesetzgeber in der Absicht geschaffen worden, bestimmten Auswüchsen im Straßenverkehr entgegenzutreten. In die Ziffer 4 wurden die drei Vorschriften der StVO aufgenommen, deren Nichtbeachtung erfahrungsgemäß die Ursache für die meisten Unfälle war. Diese Verkehrsverstöße sollten aber nicht ohne weiteres unter die erhöhte Strafandrohung fallen. Deshalb hat der Gesetzgeber die erhöh-

-
- 1) Vgl. a) OLG Celle, Urt.v.6.2.1954 = NJW 54,612
b) OLG Celle, Urt. v. 7.4.1954 = VRS 6,381 = GA 55,27
= Nds Rpfl. 54,115
c) OLG Oldenburg, Urt.v. 1.2.1955 = VRS 9,27 = DAR
55,165 = Nds Rpfl 55,138
d) OLG Hamm, Urt.v. 8.9.1955 = DAR 56,108
e) KG, Urt.v. 15.3.1956 = Verk Mitt 56,26
f) KG, Urt.v. 14.3.1957 = VRS 12,352
g) OLG Karlsruhe, Urt.v. 17.10.1957 = VRS 14,452 =
GA 58,156
h) Miller aaO, S.470
2) Urt.v. 17.10.1957 = VRS 14,452 = GA 58,156

te Strafbarkeit von den zusätzlichen Tatbestandsmerkmalen "in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Weise" abhängig gemacht. Zu beachten ist, daß die in der Ziffer 4 genannten Verstöße nur von den Fahrzeugführern selbst begangen werden können.

Dagegen weist das Merkmal des Hindernisbereitens in der Ziffer 1 und ebenso auch das Merkmal des "ähnlichen Eingriffs" einen anderen Charakter auf. Beide Begriffe wurden in Anlehnung an § 315 StGB in die Ziffer 1 des § 315a I StGB aufgenommen. Das Bereiten von Hindernissen und der ähnliche Eingriff kommen im Rahmen der Ziffer 1 hauptsächlich in solchen Fällen in Frage, in denen von dritter Seite die Sicherheit des Eisenbahntransports in Frage gestellt wird, etwa in der Weise, daß man Baumstämme quer über die Schienen legt, um dadurch den Zug zum Entgleisen zu bringen. Wenn nun diese Tatbestandsmerkmale in die Ziffer 1 des § 315a I StGB übernommen wurden, so geschah das offensichtlich aus dem Grund, auch die Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs durch solche Vorgänge unter die erhöhte Strafandrohung zu stellen. Das Bereiten von Hindernissen und der ähnliche Eingriff umfassen somit außergewöhnliche Fälle, und zwar solche, die nicht schon in der StVO als Übertretung mit Strafe bedroht sind. Die in der StVO behandelten Fälle haben ihren Niederschlag dagegen in der Ziffer 4 des § 315a I 4 StGB gefunden.

Bei der Abgrenzung der Ziffern 1 und 4 zueinander ist zunächst zu beachten, daß alle in der StVO und in § 315a I StGB aufgeführten Fälle eine Behinderung und damit im weiteren Sinne auch ein Hindernis für den Straßenverkehr darstellen. Wollte man nun in der Behinderung, die durch die Ziffer 4 gegeben ist, einen ähnlichen Eingriff oder ein Hindernis im Sinne der Ziffer 1 erblicken, so würde das schon aus dem Gesetz heraus zu einem Widerspruch führen. Denn dann wäre der Tatbestand der Ziffer 4 im Rahmen der Ziffer 1 schon dann erfüllt, wenn noch keine grobe Verkehrswidrigkeit und noch keine Rücksichtslosigkeit gegeben sind. Die Ziffer 4 wäre in diesem Falle also völlig überflüssig, da bereits alle dort aufgeführten Verstöße

im Rahmen der Ziffer 1 die erhöhte Strafbarkeit auslösen würden, und zwar schon unter einfacheren Voraussetzungen.

Aus dieser Tatsache ergibt sich die wichtige Feststellung, daß unter das Bereiten von Hindernissen und unter den ähnlichen Eingriff im Sinne der Ziffer 1 grundsätzlich auch nicht diejenigen Bestimmungen der StVO fallen können, die nicht in der Ziffer 4 genannt sind. Denn dann würde der Sinn der Ziffer 4 wieder auf den Kopf gestellt werden. Der Gesetzgeber wollte ja in ihr ausdrücklich nur einige, und zwar die am häufigsten auftretenden, Verstöße gegen die StVO unter die erhöhte Strafandrohung stellen. Erfasst man aber die anderen Gebote der StVO in der Ziffer 1, dann wäre es widerspruchsvoll, die häufigsten Verkehrsverstöße innerhalb der Ziffer 4 nur unter der Voraussetzung einer grob verkehrswidrigen und rücksichtslosen Fahrweise zu bestrafen, während die anderen Verstöße gegen die StVO ohne dieses zusätzliche Erfordernis schon im Rahmen der Ziffer 1 unter die erhöhte Strafe fielen.

Man darf also feststellen, daß die unter Ziffer 4 fallenden Verkehrsverstöße einen Spezialfall des Hindernisbereitens im Sinne der Ziffer 1 darstellen. Die Ziffer 4 ist daher gegenüber der Ziffer 1 als *lex specialis* anzusehen. Es geht also nicht an, gleichzeitig einen Verstoß gegen die Ziffer 1 und die Ziffer 4 zu bejahen. Der Charakter der Ziffer 4 als *lex specialis* zu Ziffer 1 ist allgemein anerkannt¹⁾. Ein Blick auf die Rechtsprechung zeigt allerdings, daß das Verhältnis der beiden Ziffern zueinander nicht immer richtig

-
- 1) Vgl. a) Dalcke aaO, Anm. 5a zu § 315a StGB
b) Floegel-Hartung aaO, Anm. 3e, aa zu § 315a StGB
= S.1428
c) Kohlrausch-Lange aaO, Anm. II zu § 315a StGB
= S.585
d) Schönke-Schröder aaO, Anm. II 1 C zu § 315a StGB = S.1129
e) Schwarz aaO, Anm. 1 C b zu § 315a StGB
f) Welzel aaO, § 66 V 1 a
g) BGH, aa) Urt.v. 25.2.1954 = BGH St 5,392
= JR 54,308 = JZ 54,451 = MDR 54,438
= DAR 54,166 = NJW 54,729 = VRS 6,373
bb) Beschl.v.9.7.1954 = BGH St 6,219
= NJW 54,1256 = JZ 54,677 = MDR 54,626
= DAR 54,211 = RdK 54,123 -nur Leitsatz- = VRS 7,120
h) KG, Urt.v. 24.5.1956 = VRS 11,208 (213)

gesehen worden ist. So hat vor allem das OLG Stuttgart in seinen Entscheidungen vom 31.7.1953¹⁾ und 23.10.1953²⁾ den Standpunkt vertreten, daß durch ein verkehrswidriges Fahren ein Hindernis bereitet werden könne. Dem stehe auch die Ziffer 4 nicht entgegen. Denn einer uferlosen Ausdehnung des Hindernisbereitens, so meint das OLG Stuttgart, sei schon durch das Tatbestandsmerkmal der Gemeingefahr Einhalt geboten. Der falsche Gesichtspunkt ist bei dieser Auffassung, daß damit die Tatbestandsmerkmale "in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Weise" in der Ziffer 4 überflüssig wären, weil, wie schon erwähnt, ohne ihr Vorliegen die schwere Strafe des § 315a StGB bereits durch die Erfüllung der Ziffer 1 verwirklicht wäre. Die Ansicht des OLG Stuttgart hat mit Recht einen starken Widerspruch in der übrigen Rechtsprechung erfahren. Der BGH³⁾ und das OLG Hamm⁴⁾ haben ausdrücklich mit den oben angeführten Gründen nachgewiesen, daß die Ziffer 4 infolge ihres Spezialcharakters weder ein Hindernisbereiten noch einen ähnlichen Eingriff im Sinne der Ziffer 1 darstellen könne. Mit Recht heben der BGH⁵⁾, das KG⁶⁾ und das OLG Neustadt⁷⁾ hervor, daß ein Hindernisbereiten durch verkehrswidriges Fahren nur in Ausnahmefällen in Frage kommen könne. Ein solcher Ausnahmefall sei dann gegeben, wenn der Täter absichtlich durch seine Fahrweise ein Hindernis bereiten wolle. In diesem Falle sei nämlich das Hindernisbereiten keine Folge des verkehrswidrigen Verhaltens, sondern der Zweck der Fahrweise. Die Bejahung eines Hindernisbereitens unter solchen Umständen ist gerechtfertigt, weil diese Verkehrsverstöße in ihrer Schwere den in der Ziffer 4 herausgehobenen Fällen unter Berücksichtigung der dort verlangten groben Verkehrswidrigkeit und Rücksichts-

1) NJW 53,1524

2) NJW 54,84

3) a) Urt.v.4.2.1954 = BGH St 5,297 = NJW 54,609 = JZ 54,300 = RdK 54,171 = DAR 54,91 = VRS 6,300

b) Urt.v.25.2.1954 = BGH St 5,392 = NJW 54,729 = JZ 54,451 = MDR 54,438 = JR 54,308 = DAR 54,166 = VRS 6,373

4) Urt. v. 13.2.1954 = VRS 7,207

5) Urt. v. 26.5.1955 = BGH St 7,379 = NJW 55,1328 = JZ 55,756 = MDR 55,626 = Verk Mitt 55,46 = DAR 55,202 = VRS 9,39

6) Urt.v. 24.5.1956 = VRS 11,208

7) Urt.v. 10.11.1954 = VRS 9,360

losigkeit gleichwertig sind.

Auf Grund dieser einheitlichen und überzeugenden Rechtsprechung hat auch das OLG Stuttgart¹⁾ seine entgegengesetzte Ansicht aufgegeben und sich der herrschenden Meinung angeschlossen.

Die Ausnahmefälle, in denen bei einer verkehrswidrigen Fahrweise ein Hindernisbereiten im Sinne der Ziffer 1 vorliegen kann, müssen sich auch auf die in der Ziffer 4 genannten Verkehrsvorgänge erstrecken. Denn auch in diesen Fällen ist zu berücksichtigen, daß die subjektive Einstellung des Täters nicht darauf abzielt, einen der in der Ziffer 4 genannten Verkehrsverstöße zu verwirklichen. Vielmehr geht es dem Täter darum, ein regelrechtes Hindernis zu bereiten. Eine Strafbarkeit nach der Ziffer 4 muß daher entfallen, weil sich der Vorsatz des Täters auf die Schaffung eines Hindernisses bezieht und nicht auf die Übertretung einer der in der Ziffer 4 enthaltenen Verkehrsvorschriften und die damit verbundene Behinderung. Wenn nun das LG München²⁾ und das OLG Karlsruhe³⁾ annehmen, bei einer beabsichtigten Hindernisbereitung durch einen der in der Ziffer 4 genannten Verkehrsverstöße liege sowohl der Tatbestand der Ziffer 4 als auch der der Ziffer 1 vor, so kann dem nicht beigetreten werden. Einmal ist der Vorsatz des Täters nicht darauf gerichtet, andere Verkehrsteilnehmer z.B. falsch zu überholen und dadurch zu behindern, sondern er ist unmittelbar auf die Schaffung des Hindernisses gerichtet. Zum anderen würde die Ansicht der beiden Gerichte zu einer Verneinung der Ziffer 4 als *lex specialis* gegenüber der Ziffer 1 führen. Es liegt in diesen Fällen ein ausschließlicher Verstoß gegen die Ziffer 1 vor. Wollte man eine ausschließliche Strafbarkeit nach Ziffer 4 annehmen, dann würde das dazu führen, daß im Rahmen der Ziffer 1 jedes beabsichtigte Bereiten eines Hindernisses durch verkehrswidriges Fahren die erhöhte Strafe auslösen würde, im Falle der Ziffer 4 jedoch erst,

1) Urt.v. 11.3.1955 = NJW 55,918

2) Urt. v.13.3.1956 = DAR 56,251

3) Urt. v.17.10.1957 = VRS 14,452 = GA 58,156

wenn diese Verstöße auch noch grob verkehrswidrig und rücksichtslos sind.

Lebenslauf.

Am 30.6.1935 wurde ich als Sohn des Bürgermeisters Dr. Alexander Stollenwerk und seiner Ehefrau Nelly geb. Eicken in Koblenz geboren.

Von Herbst 1941 bis Herbst 1945 besuchte ich die Volksschule in Koblenz-Karthause und in Kindelbrück/Thür. Im Herbst 1945 wurde ich in das humanistische Görresgymnasium in Koblenz aufgenommen. Im Mai 1948 wechselte ich infolge beruflicher Versetzung meines Vaters auf das Realgymnasium in Ahrweiler/Rhld. über. Aus den gleichen Gründen kam ich im Herbst 1949 auf das neusprachliche Gymnasium in Boppard/Rh. Dort legte ich am 5.3.1954 die Reifeprüfung ab.

Von Mai 1954 bis Juli 1958 studierte ich Rechtswissenschaft an den Universitäten Bonn, München und Mainz. Am 12.2.1958 legte ich die erste juristische Staatsprüfung vor dem Justizprüfungsamt in Mainz ab. Im Sommer 1958 studierte ich als Gasthörer an der Universität Mainz. Seit dem 1.8.1958 bin ich als Gerichtsreferendar im Oberlandesgerichtsbezirk Koblenz tätig.

Am 29.7.1960 bestand ich die mündliche Doktorprüfung.

